



FACULTAD DE TURISMO Y FINANZAS

GRADO EN TURISMO

EL CICLOTURISMO: PRODUCTO TURISTICO SOSTENIBLE

Trabajo Fin de Grado presentado por Alejandro Márquez Cano, siendo el tutor del mismo el profesor Joaquín José Fernández Domínguez.

Vº. Bº. del Tutor:

Alumno:

D. Joaquín José Fernández Domínguez

D. Alejandro Márquez Cano

Sevilla, junio de 2018



**GRADO EN TURISMO
FACULTAD DE TURISMO Y FINANZAS**

CURSO ACADÉMICO [2017-2018]

TÍTULO:

EL CICLOTURISMO: PRODUCTO TURISTICO SOSTENIBLE

AUTOR:

ALEJANDRO MARQUEZ CANO

TUTOR:

D. JOAQUIN JOSE FERNANDEZ DOMINGUEZ

DEPARTAMENTO:

FILOLOGIA INGLESA (LENGUA INGLESA)

AREA DE CONOCIMIENTO:

FILOLOGIA INGLESA

RESUMEN:

El presente trabajo de fin de grado consiste primordialmente en la realización de un estudio sobre un producto turístico específico, el cicloturismo, y su aplicación como ejemplo válido y atractivo de turismo sostenible. Para ello, se mostrará en primer lugar cuál es el significado concreto del concepto de desarrollo sostenible así como su posible aplicación al ámbito del turismo. A continuación, el foco de atención del trabajo se situará sobre el cicloturismo, su definición y diversas características propias de esta actividad, así como sobre su desarrollo e implantación, impacto en la sociedad y posibles políticas a favor de dicha modalidad turística y de las infraestructuras que le son necesarias. Posteriormente, se dará cuenta de los beneficios potenciales que puede representar este tipo específico de turismo sostenible. Tras el análisis de dos rutas cicloturistas de éxito ya consolidadas y de sus puntos fuertes en el contexto general de todo lo abordado en el estudio con anterioridad, se diseñará una propuesta de ruta cicloturista para la provincia de Sevilla, la cual será asimismo objeto de un análisis DAFO.

PALABRAS CLAVE:

Desarrollo sostenible; turismo sostenible; cicloturismo; vías verdes; análisis DAFO.

ÍNDICE

1. CAPÍTULO 1 Introducción.....	3
1.1. Justificación del tema.....	3
1.2. Objetivos.....	3
1.3. Metodología.....	4
2. CAPÍTULO 2 Desarrollo sostenible y turismo sostenible.....	5
2.1. De la conciencia social sobre el medioambiente hacia el concepto del desarrollo sostenible.....	5
2.2. Turismo sostenible.....	6
3. CAPÍTULO 3 ¿Qué es el cicloturismo?.....	9
3.1. Concepto del cicloturismo.....	9
3.1.1. Perfil del cicloturista y sus patrones de conducta.....	11
3.1.2. Preferencias de los principales mercados emisores.....	12
3.2. Desarrollo del cicloturismo.....	13
3.3. Impactos positivos del cicloturismo.....	16
3.4. Las políticas a favor del cicloturismo.....	17
3.5. Las vías verdes.....	18
3.6. La red Eurovelo.....	20
4. CAPÍTULO 4 Beneficios potenciales del cicloturismo.....	21
4.1. Beneficios sociales.....	21
4.2. Beneficios medioambientales.....	22
4.3. Beneficios económicos.....	23
5. CAPÍTULO 5 Rutas cicloturistas de éxito y sus puntos fuertes.....	27
5.1. La ruta del Loira o “Loire a Velo”.....	27
5.1.1. Puntos fuertes de la ruta.....	28
5.2. Las vías verdes de Girona.....	29
5.2.1. Puntos fuertes de la ruta.....	31
6. CAPÍTULO 6 Propuesta de cicloruta por la provincia de Sevilla.....	33
6.1. Sevilla-Santiponce.....	34
6.2. Ruta de la minería.....	35
6.2.1. Gerena.....	35
6.2.2. Aznalcóllar.....	37
6.2.3. Castillo de las Guardas.....	38
6.3. Resumen de la ruta en inglés.....	39
6.4. Análisis DAFO.....	40
7. CAPÍTULO 7 Conclusiones.....	43
8. Bibliografía.....	45

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

1.1. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA

En la actualidad, el sector turístico acumula ya un ritmo de crecimiento notable durante los últimos años. Según la OMT (Organización Mundial del Turismo), el turismo mundial creció un 7% en 2017 y es el responsable de 1 de cada 11 empleos a nivel mundial, 7% de las exportaciones globales, así como el 10% del PIB ayudando así al crecimiento y desarrollo de muchas ciudades (UNWTO, 2014).

Dentro de este amplio sector se engloba una numerosa cantidad de subsectores o tipologías que se han ido desarrollando y expandiéndose igualmente, produciendo notables beneficios, como son la creación de empleo, el incremento de los ingresos económicos o los enriquecedores intercambios culturales entre países. Sin embargo, al mismo tiempo, también se van generando consecuencias negativas del tipo del incremento de las construcciones, el gran consumo de agua y energía, la destrucción sistemática de paisajes y entornos naturales, o el notable aumento en la producción de residuos, entre otras. Si se sigue creciendo a este ritmo, y teniendo en cuenta que los recursos naturales en los que se apoya el turismo no son en su gran mayoría inagotables, puede concluirse que el turismo, en su naturaleza y concepción actuales como actividad económica, no resulta sostenible, debido en buena medida a la fórmula impulsada por la masificación y por la búsqueda inmediata del aumento de los ingresos y beneficios.

Como consecuencia de estos factores negativos, muchos de los gobiernos mundiales han tomado conciencia sobre la importancia de crear un modelo que intente solucionar tales problemas y garantice que el sector pueda seguir creciendo de manera sostenible y responsable. En este sentido, organismos tales como la OMT, Pacto Mundial y las Naciones Unidas están impulsando programas como la “Carta Mundial del Turismo Sostenible”, el “Informe Brandtland” o la “Agenda 21”.

Según la OMT, *“el turismo sostenible se concibe como una vía hacia la gestión de todos los recursos de forma que puedan satisfacerse las necesidades económicas, sociales y estéticas, respetando al mismo tiempo la integridad cultural, los procesos ecológicos esenciales, la diversidad biológica y los sistemas que sostienen la vida”* (UNWTO, 2014). Dentro de este nuevo ámbito se enmarcarían productos como el ecoturismo, el turismo rural, el turismo de aventura, el enoturismo o el cicloturismo, entre otros.

En este trabajo, vamos a tratar de profundizar sobre uno de estos productos turísticos sostenibles, el cicloturismo. En concreto, se va a delimitar y definir el concepto, se dará cuenta de la diversa tipología de cicloturistas, así como del impacto económico de dicha actividad en Europa, las rutas más utilizadas y consolidadas, y el modo en que en la actualidad se lleva a cabo dicha actividad en España, concretamente en Andalucía y Sevilla.

1.2. OBJETIVOS

Los objetivos principales de este trabajo de fin de grado son:

- Dar a conocer el fenómeno del cicloturismo y sus características,
- Mostrar los beneficios del cicloturismo.
- Investigar rutas exitosas y obtener sus puntos fuertes.

- Proponer y diseñar una ruta por la provincia de Sevilla.
- Conocer los puntos fuertes y débiles de este tipo de turismo a partir de la ruta propuesta.
- Consolidar y mejorar los conocimientos y dominio de la lengua inglesa aplicada al ámbito del turismo adquiridos al cursar las tres asignaturas de Inglés para el Turismo curriculares del Plan de Estudios del Grado de Turismo, mediante la consulta y análisis de bibliografía específica sobre el turismo sostenible y el cicloturismo en inglés, traducción del inglés al español de distintos textos de dichas fuentes bibliográficas para su citación en el desarrollo del trabajo y redacción de un resumen en inglés de la ruta cicloturista diseñada y propuesta en el mismo.

1.3. METODOLOGÍA

Para tratar de alcanzar los objetivos planteados, se ha buscado y consultado, en primer lugar, información relativa al fenómeno del desarrollo sostenible y al modo en que éste se ha ido transformando y concretando hasta llegar a dar forma al turismo sostenible. Una vez se han analizado y comprendido tales conceptos, se han obtenido datos e información reseñables sobre el fenómeno del cicloturismo, tanto en Europa como en Australia, a través de diversas fuentes bibliográficas especializadas, con la finalidad de obtener una base teórica sólida sobre el tema en cuestión. De este modo, se ha consultado bibliografía, páginas web y empresas especializadas en el cicloturismo, nacionales y extranjeras, revistas digitales y trabajos en formato electrónico.

A través de estos recursos, se ha obtenido la información necesaria para concretar la idea de que el cicloturismo es una actividad en auge y que puede comportar numerosos y evidentes beneficios de muy distinta índole para la sociedad, tanto económica como medioambiental y social. Además, se propondrá y diseñará una ruta cicloturista por la provincia de Sevilla, al tiempo que se analizarán los puntos fuertes y débiles de la misma, todo ello con el objetivo último de tratar de contribuir al fomento y desarrollo de rutas de cicloturismo atractivas por la provincia de Sevilla.

CAPÍTULO 2

DESARROLLO SOSTENIBLE Y TURISMO SOSTENIBLE

Actualmente, la manera de tratar de entender y dar respuesta a las cuestiones medioambientales surgidas hace 30 años se ha consolidado de una manera global. Este movimiento emergente, con el claro objetivo de la salvaguarda del medio natural, se ha expandido con rapidez hacia otros ámbitos (social, económico y cultural) y ha adquirido una importancia clave dentro de las exigencias que se asocian con los proyectos centrados en el desarrollo sostenible de los territorios.

Desde este punto de vista, el turismo se brinda a la sociedad como un importante actor dentro del desarrollo integral de la misma, en la generación de empleo, la mejora de las infraestructuras y la distribución justa de la riqueza, por lo que es necesario fomentar políticas de gestión turística que incluyan el desarrollo sostenible como eje importante en sus planteamientos. Pero ¿qué es el desarrollo sostenible y, más importante aún, cómo se aplica al ámbito del turismo?

2.1 DE LA CONCIENCIA SOCIAL SOBRE EL MEDIOAMBIENTE HACIA EL CONCEPTO DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

El desarrollo sostenible es definido en el informe “Nuestro Futuro Común”, o “Informe Brundtland”, como “el desarrollo que satisface las necesidades de la generación actual sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades” (Brundtland, 1987). En dicho informe, presentado por la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (CMMAD) de la ONU ante la Asamblea General de la misma, se sentaron los cimientos filosóficos y científicos sobre la importante cuestión global de la sostenibilidad. En él se llamó la atención sobre el grave problema de la pobreza causada por el modelo de crecimiento imperante en la actualidad, al tiempo que se mostró clara evidencia del mal uso y explotación de los recursos naturales del planeta. Ante tales razones de peso, se instó a buscar una nueva forma de desarrollo para encontrar un equilibrio social y natural. Este informe generó una gran aceptación mundial por parte de los gobiernos que empezaron a intentar generar políticas fundamentadas en el principio rector de la sostenibilidad.

A raíz de este informe, la Asamblea General convocó la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (CNUMAD) o “Cumbre de la Tierra” en 1992, donde se debían *“elaborar estrategias y medidas para detener o invertir los efectos de la degradación del medio ambiente”* (ONU, 1992). De esta cumbre nació un programa llamado “Agenda 21”, donde se detalla una serie de

acciones que deben ser desarrolladas a nivel mundial, nacional y local, por entidades de la ONU, los gobiernos de sus estados miembros y por grupos principales en todas las áreas en las que haya un impacto humano sobre el medio ambiente. La Agenda 21 se convirtió de este modo en la guía de referencia para la aplicación del desarrollo sostenible en los territorios.

En el año 2002, en la “Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible” celebrada en Johannesburgo, se concluyó por los participantes que la sostenibilidad dependía, en gran medida, de la visión estratégica de los líderes políticos hacia una red de buenas prácticas en los diferentes sectores productivos, así como de la efectiva difusión de éstas para crear unas bases de conocimiento y tomas de decisiones que fomentasen el desarrollo sostenible. Además, se abordó con más profundidad el tema de las dimensiones esenciales que debían priorizarse para conseguir tal desarrollo sostenible (ONUa, 2002):

- Sostenibilidad medioambiental: el desarrollo ha de ser compatible con el mantenimiento de los recursos, procesos ecológicos y la diversidad biológica.
- Sostenibilidad sociocultural: el desarrollo ha de ser compatible con los valores de las personas y reforzar la identidad de la comunidad.
- Sostenibilidad económica: el desarrollo ha de ser económicamente eficiente, ha de beneficiar a todas las personas y los recursos han de ser gestionados de manera que se conserven para las generaciones futuras.

Esto implicaba construir entornos basados en la filosofía de la reutilización. Es decir, hacer que todas las personas desarrollen y apliquen esta manera de pensar en sus entornos más inmediatos y vincular este proceso de reutilización a la economía local, obteniendo como resultado condiciones más equilibradas para todos los integrantes de dicho entorno. De esta manera se podrá crear una gran alianza mundial para la práctica de un desarrollo sostenible.

2.2 EL TURISMO SOSTENIBLE

Como se ha señalado anteriormente, el turismo es uno de los ámbitos productivos que más beneficio económico obtiene a través del empleo de los recursos naturales; sin embargo, al utilizar dichos recursos como elemento de atracción de su mercado objetivo, es a su vez uno de los sectores que más negativamente incide sobre los entornos naturales donde desarrolla su actividad. En cualquier caso, debido a su gran capacidad de generación de beneficios, representa uno de los ámbitos que, correctamente gestionado, más puede contribuir a la aplicación de la sostenibilidad dentro del desarrollo económico (ONUa, 2002).

Una vez definido el concepto de desarrollo sostenible de acuerdo con el Informe Brundtland, la Organización Mundial del Turismo (OMT) traza las líneas maestras de la sostenibilidad turística en la “Conferencia Euro-Mediterránea sobre el turismo y desarrollo sostenible” (1993) en los siguientes términos: *“el desarrollo del turismo sostenible satisface las necesidades de los turistas y regiones anfitrionas presentes, al mismo tiempo que protege y mejora las oportunidades del futuro; está enfocado hacia la gestión de todos los recursos, de tal forma que se satisfagan todas las necesidades económicas, sociales y estéticas, al tiempo que se respeta la integridad cultural, los procesos ecológicos esenciales, la diversidad biológica y los sistemas de apoyo”* (WTO, 1993).

En 1995 se celebró la “Primera Conferencia Mundial de Turismo Sostenible” respaldada por la OMT, PNUMA, UNESCO y la Unión Europea. El objetivo principal de la misma fue consolidar todo lo que había sido tratado en la conferencia de 1993, incluyendo el turismo dentro de la estrategia general de desarrollo sostenible y haciéndolo compatible con el mantenimiento de la diversidad biológica, la identidad

cultural de las comunidades y la gestión de recursos. El resultado de todo ello fue la generación y difusión de la denominada “Carta de Turismo Sostenible”, donde se exponen dieciocho principios en los que debe fundamentarse el desarrollo turístico sostenible (UNWTO, 2014).

La aplicación de los principios filosóficos del desarrollo sostenible al campo del turismo se erigió pronto en uno de los grandes temas de trabajo dentro de la agenda de la sostenibilidad, ya que se generaron importantes expectativas en todo lo referente a dicha actuación como poderosa herramienta para la conservación en los ámbitos natural, social y económico. Para ello, se comienza a dar forma definida al concepto de turismo sostenible, al tiempo que se ve la necesidad de reconocer y tratar de atajar los problemas derivados de la interacción de las empresas turísticas, los visitantes, el medio natural y las comunidades de los destinos. En este sentido, se toma conciencia de que el desarrollo del negocio turístico ha sido conducido de una manera claramente insostenible desde los puntos de vista económico, social y estético. Un nuevo enfoque y acercamiento a la actividad turística desde la perspectiva de la sostenibilidad habría de velar por el mantenimiento de la integridad cultural, los procesos ecológicos esenciales, la diversidad biológica y los sistemas productivos locales allí donde opera el turismo (Murphy & Price, 2005).

Aun siendo todo esto así, la OMT deja claro que el turismo sostenible no es una categoría turística específica, sino que son los mismos principios del desarrollo sostenible los que deben ser aplicados a cualquier forma de desarrollo turístico. Los principales indicadores para medir si el turismo se adapta al marco general del desarrollo sostenible son (UNWTO, 2014):

- Mejorar la calidad de vida de la población local.
- Incrementar la calidad de la estancia del visitante.
- Mantener la calidad del medio ambiente, del que dependen tanto la población local como los visitantes.
- Incrementar la rentabilidad económica de la actividad turística.

La aplicación específica al ámbito de la actividad turística de las dimensiones esenciales que informan el desarrollo sostenible, y que fueron presentadas más arriba en la sección 2.1, nos ofrecen el siguiente marco general de actuación:

- Factor económico: asegurar un crecimiento económico equitativo, es decir, se deberá favorecer a todos los actores implicados y brindar a los residentes la oportunidad de crecer y desarrollarse, así como facilitar la posibilidad de decidir si crear y mantener una determinada actividad turística ligada al territorio. Por esta razón, es preciso favorecer las condiciones que hagan posible un crecimiento económico sostenible, así como la generación de empleo estable y la eliminación de los posibles impactos negativos de la propia actividad (UNWTO, 2014).
- Factor sociocultural: la sostenibilidad cultural hace referencia al respeto y puesta en valor de la cultura o culturas existentes en el destino. Así, deben adquirir especial relevancia factores como su historia, patrimonio o costumbres, entre otros, que modelan una identidad propia y diferencial que ha de ser tenida en cuenta en el adecuado desarrollo turístico del territorio (UNWTO, 2014).
- Factor medioambiental: el turismo puede contribuir a revalorizar un entorno natural y, de esta forma, preservarlo como fuente de riqueza para la población local. Sin embargo, como se ha hecho notar antes, la actividad turística suele muy a menudo producir impactos negativos que se deberán gestionar de manera efectiva para minimizar sus efectos (UNWTO, 2014).

Ya en 2015, en la ciudad española de Vitoria-Gasteiz se redactó y firmó la “Carta Mundial de Turismo Sostenible +20”. En ella se incorporaban diecisiete objetivos de desarrollo sostenible que permitían, si cabe orientar aún más el turismo hacia vías integradoras y sostenibles. Dicho documento reivindicaba, como objetivos prioritarios, la preservación de la propia calidad de los destinos y de la industria turística y del nivel de satisfacción del turista, así como la necesidad de promoción de formas alternativas de turismo (GSTC, 2015).

Una de las medidas que se han aplicado para evaluar la calidad en materia ecológica y sostenible de la actividad turística es el establecimiento de estándares y certificaciones que den un valor añadido a los establecimientos que operen con objetivos ecológicos. Uno de los organismos encargados de esta tarea es el “*Global Sustainable Tourism Council*”. Esta organización sin ánimo de lucro se encarga de establecer los estándares globales de sostenibilidad llamados “*GSTC Criteria*”; así, en su página web oficial se encuentran dos secciones claramente diferenciadas de especial interés sobre dicho particular: “Criterios para Destinos”, dirigidos a los responsables de las políticas públicas y gerentes de los destinos y “Criterios para la Industria”, enfocados a los hoteles y tour-operadores. Al condensar la filosofía que preside los referidos criterios, el GSTC explica que “*se trata de los principios y requisitos mínimos que cualquier empresa o destino turístico debería aspirar a obtener para proteger y mantener los recursos naturales y culturales del mundo, mientras que garantiza que el turismo use su potencial como herramienta para la conservación y la mitigación de la pobreza*” (GSTC, 2018; traducción propia).

Las responsabilidades de esta organización internacional son, básicamente, desarrollar estándares internacionales, servir como organismo de acreditación para la sostenibilidad en viajes y turismo, hacer destinos más sostenibles, promocionar un mayor acceso al mercado sostenible y asegurar que las buenas prácticas sean adoptadas e implementadas de manera efectiva por la industria y los viajeros.

Una vez delimitado el concepto de turismo sostenible y expuestos los objetivos y reivindicaciones de los diferentes informes, se va a tratar a continuación de una de las nuevas alternativas de turismo sostenible, todavía en desarrollo, pero con un gran potencial de crecimiento y unas particularidades atractivas para las poblaciones que lo desarrollan, el cicloturismo.

CAPÍTULO 3

¿QUÉ ES EL CICLOTURISMO?

3.1 CONCEPTO DEL CICLOTURISMO

El cicloturismo ha sido definido de diferentes maneras a lo largo del tiempo, tanto por organizaciones académicas como gubernamentales, las cuales han ido progresivamente perfilando y redefiniendo esta modalidad turística. Al ser un fenómeno relativamente reciente, resulta complicado ofrecer una definición exacta del mismo, debido sobre todo a que se puede presentar en modos y variantes muy distintos.

Inicialmente, la Comisión de Turismo de Australia del Sur definió en el año 2005 el cicloturismo como *“cualquier viaje de vacaciones de uno o mas días fuera del entorno habitual del visitante y en el cual montar en bicicleta sea una de las actividades o uno de los medios de transportes utilizados”* (Faulks,Ritchie & Fluker, 2007; traducción propia). Más tarde, en la publicación *“Cycle Tourism Strategy”* de 2005-2009, se especificó que el cicloturismo *“es una actividad con motivos vacacionales, recreativos, de placer o deportivos, que incluye tanto pernoctaciones o excursiones de un día a otras regiones turísticas durante la cual el visitante o bien emplea la bicicleta por los motivos antes descritos, o es espectador de un evento deportivo relacionado con el ciclismo”* (Faulks,Ritchie & Fluker, 2007; traducción propia).

Otra definición similar a esta última es la proporcionada por *The European Cycle Route Network Eurovelo*, según la cual *“el cicloturismo se refiere específicamente a viajar en bicicleta por diferentes lugares con motivos de placer, siendo la bicicleta una parte integrada de la experiencia turística”* (traducción propia). (McGrath, Peeters & Eijgelaar, 2012)

Por lo que se puede deducir de dichas definiciones, el término “cicloturismo” se ha tomado en un sentido general, de manera que se pudiese englobar en él todas las actividades de ocio que usan la bicicleta como medio de transporte principal, aunque no incluyan necesariamente pernoctar fuera del hogar de origen del viajero. Se entiende pues por cicloturismo *“aquellas visitas recreativas, ya sea durante más de un día o de solo un día fuera del entorno habitual, que implican el ciclismo de ocio como una parte fundamental e importante de la visita”*. (Mató & Troyano, 2014).

Analizando los aspectos comunes a todas las definiciones que se han ofrecido anteriormente, puede afirmarse que el cicloturismo implica dos elementos claves:

- La bicicleta como eje principal de la actividad o como parte de las actividades surgidas a lo largo de un viaje con motivos de placer o recreativos.
- La actividad cicloturística debe realizarse fuera del entorno habitual del practicante de la misma, que según la OMT, “*se define como la zona geográfica en la que una persona realiza sus actividades cotidianas habituales*”.

En lo concerniente al elemento de naturaleza temporal que se incluye en varias definiciones, conviene precisar aquí que la OMT clasifica de manera general como turista a un visitante (interno, receptor o emisor) si su viaje incluye al menos una pernoctación, o como excursionista o visitante del día, si éste no pernocta. Según este criterio, no podría definirse como cicloturistas a aquellos que simplemente realizaran excursiones de un día, aunque la actividad transcurriera fuera de su entorno habitual.

Teniendo esto en cuenta y siguiendo las pautas proporcionadas por la reconocida organización británica sin ánimo de lucro especializada en cicloturismo *Sustrans*, y recogidas en McGrath, Peeters & Eijgelaar (2012), se pueden establecer tres grandes modalidades en el cicloturismo, y dentro de ellas diferentes tipos de segmentos de mercados y características del usuario (tabla 1.1):

- Vacaciones en bicicleta (*holiday cyclists*): la duración de la actividad cicloturística supondría una noche o más fuera de casa y la bicicleta será el propósito principal en las vacaciones. Puede estar centrada en el destino donde se hospeda el cicloturista o desarrollarse en diferentes lugares. Esta categoría puede dividirse en “*packs organizados o tours independientes*”.
- Ciclismo en vacaciones (*cyclism on holidays*): esta categoría incluiría los desplazamientos de un día desde el lugar de alojamiento o desde otro punto (como el alquiler de bicicletas en las estaciones de tren). En este caso, el uso de la bicicleta puede formar parte de las vacaciones, pero no necesariamente.
- Excursiones en bicicleta (*cyclism excursions*): viajes en bicicleta de más de tres horas de duración realizadas desde casa por motivos recreacionales.

De estas categorías se excluye el ciclismo de competición, pero no el ciclismo deportivo. Se considera ciclista deportivo al que usa un equipamiento específico y que realiza desplazamientos de una jornada con distancias relativamente elevadas (+50 km). En ellos se incluye el ciclismo de carretera y el de *mountain bike*, los cuales pueden incluirse perfectamente dentro de cualquiera de los tres grupos anteriores.

De este modo, se puede afirmar que la bicicleta no es solo el medio de transporte sino que es parte integral de la experiencia turística; el viaje es tan importante como el destino y en algunos casos el viaje es el destino (Mató & Troyano, 2014).

TIPO DE ACTIVIDAD	TIPOS DE SEGMENTOS	CARACTERISTICAS DEL USUARIO
Cicloturismo en el día	-Excursionistas - <i>Mountain biker</i>	- Viajes de un día o medio día - Normalmente desde casa -Familias, grupos de adultos o jóvenes <i>mountain bikers</i>

Cicloturismo con alquiler de equipo	-Excursionistas -Turistas -Tour organizado	-Escapadas de un día o medio día -Ciclistas expertos o inexpertos -Familias, grupos de adultos o jóvenes
Cicloturismo planeado	-Independientes -Tour organizado	-Visitas guiadas grupales o independientes de inexpertos o turistas -Parejas, individuales o en familia (entre 25-44 años)
Cicloturismo por cuenta propia	-Independientes	-Turismo en vacaciones -Experto con buenos conocimientos -Parejas o grupos (entre 15-44 años)
Cicloturismo de vacaciones	-Independientes -Tour Organizado	-Independientes o grupos guiados desde un alojamiento -Normalmente <i>mountain bikers</i> o jóvenes
Eventos ciclistas	-Participantes o equipos de apoyo -Espectadores	-Siempre miembros de algún club, dependiendo del tipo de evento (competitivo o no competitivo) y seguidores

Tabla 1.1 Modalidades, segmentos y características de cicloexcursionistas y cicloturistas

Fuente: Faulks, Ritchie, & Fluker (2007: 14; traducción propia)

3.1.1 Perfil del cicloturista y sus patrones de conducta

Para comprender el desarrollo del cicloturismo y los impactos económicos que puede generar es importante comprender el perfil del cicloturista, cuándo practica la actividad, cuánto tiempo dedica a la misma por día, dónde suele pernoctar y qué tipo de actividades complementarias realiza.

Según un estudio de ocho mercados llevado a cabo en cinco países diferentes y analizado en Mató & Troyano (2014), el perfil del cicloturista es el siguiente: tiene una edad media de entre 45 y 55 años, en su mayoría de sexo masculino (60% hombres y 40% mujeres), con buen estatus social y con un buen nivel de ingresos, la mayoría con estudios secundarios y universitarios. Suele viajar en grupos de dos personas (50%), aunque también hay grupos de 3 a 5 personas y cicloturistas en solitario (20%).

La climatología es un factor muy relevante dentro de este grupo de turistas, como suelen indicar los principales estudios realizados en este campo; en particular, la temperatura y las precipitaciones son aspectos importantes para quienes suelen realizar este tipo de actividad. Según el informe de cicloturismo de 2014, por ejemplo, en Alemania y Reino Unido, el 79% de los viajes se producen entre mayo y finales de

agosto; en Holanda, un 74% se sitúa entre primavera y verano. En España, como país con un clima especialmente cálido, el uso de las rutas cicloturísticas se distribuye durante todo el año de una manera relativamente uniforme y proporcionada, como puede observarse en la imagen 3.1.



Imagen 3.1. Afluencia de visitantes por estación del año

Fuente: Informe de cicloturismo (2014)

Otro elemento reseñable sobre los patrones de conducta de los cicloturistas y excursionistas es la distancia total que ambos recorren por día. En el Informe de la Red Eurovelo, cuyos resultados se analizan con detalle en McGrath, Peeters & Eijgelaar (2012), se establece que la media de kilómetros recorridos por los cicloturistas es de 60 kilómetros al día y 41 kilómetros por los excursionistas, aunque este factor varía en las diferentes rutas: así, por ejemplo, en la ruta del *Loira* los excursionistas recorren 29 kilómetros de media y los turistas 44.

Un factor influyente en la decisión de los turistas a la hora de elegir el destino donde llevar a cabo su ruta es la facilitación a estos del camino a seguir por medio de itinerarios ciclistas ya realizados, con documentación expuesta en folletos o guías, que muestren las principales zonas de interés turístico diseminadas a lo largo del trayecto (enclaves del patrimonio natural, cultural e histórico o establecimientos de restauración con una oferta atractiva de la gastronomía del lugar, por ejemplo), así como las características y trazado de los distintos tipos de vías por las que discurre la ruta. En el Informe del Cicloturismo se muestra cómo, en el caso concreto de la ruta de la Borgoña francesa, los turistas eligen este destino por el reclamo que suponen las vías verdes y las “velorutas” insertas en la misma; esta circunstancia se hace más visible aún (80%) en la ruta de Loire.

El tipo de alojamiento elegido por los cicloturistas europeos suele ser diverso y constituye un factor importante en las preferencias de este tipo de viajeros, ya que el descanso después de la actividad física exigida por las largas rutas es importante. En el Informe del Cicloturismo de 2014 antes referido, una tabla refleja cómo los cicloturistas eligen, por lo general, el hotel y las pensiones (también el *bed & breakfast*) como alojamiento en sus viajes (30-60%). Aunque también se detecta en el momento presente una tendencia general del turista hacia alojamientos más ecológicos, en consonancia con el carácter intrínsecamente sostenible de este tipo de turismo.

3.1.2 Preferencias de los principales mercados emisores

Respecto a los datos de las preferencias mostradas por los principales mercados emisores de cicloturistas (Holanda, Alemania, Reino Unido, Bélgica, Canadá), se extraen conclusiones similares en la gran mayoría de ellos y son básicamente las siguientes (Mató & Troyano, 2014):

- España se encuentra entre los tres destinos turísticos más visitados por la mayoría de ellos; como motivos principales de esto se señalan el clima, las infraestructuras turísticas y la relación calidad-precio.
- Todos los cicloturistas procedentes de los principales mercados emisores son grandes apasionados del contacto con la naturaleza, los paisajes

variados o los espacios sin tráfico y muestran claras preocupaciones ecológicas.

- Dichos cicloturistas suelen estar acostumbrados a planificadores de rutas (itinerarios creados) que contengan paisajes variados, prestando una especial atención a las rutas que se encuentren segregadas del tráfico, es decir, que ofrezcan confort y seguridad en las vías, con ofertas mixtas (integración de cultura gastronómica, patrimonio y contacto con las poblaciones locales) y productos estrella (rutas que se desarrollen a partir de un núcleo central).
- La mayoría de ellos gustan de practicar la intermodalidad tren-bicicleta y de hacer uso de un tipo de alojamiento específico llamado “*Bed&Bike*”, el cual garantiza servicios personalizados para los ciclistas (aparcamiento, taller, etc), pero también les suelen agradar los hoteles familiares y los alojamientos rurales.

3.2 EL DESARROLLO DEL CICLOTURISMO

Como se significó con anterioridad, en las dos últimas décadas se ha detectado un notable aumento en el uso de la bicicleta con fines de movilidad y recreacionales en el territorio europeo. A su vez, este fenómeno ha venido acompañado del auge de dicha actividad en el marco del sector turístico, el cual concibe ya la bicicleta como un elemento válido e importante dentro de la oferta de viajes y vacaciones. Según se hizo notar en el capítulo 2, las preocupaciones por el fomento de un desarrollo sostenible en todos los ámbitos y, en particular, en el sector turístico han hecho del cicloturismo un producto muy interesante y atractivo, con grandes posibilidades de explotación en ese sentido.

Otra circunstancia digna de mención en el desarrollo de este tipo de turismo es la actual tendencia por parte de muchos viajeros a optar por el turismo sostenible como modo de viajar y disfrute de los períodos vacacionales. En un estudio realizado y publicado en inglés por el popular portal web de alojamientos *Booking* sobre el turismo sostenible, se incide precisamente sobre el evidente crecimiento observado en la tendencia hacia el turismo ecológico; así, se afirma en el mismo que “*la mayoría de los viajeros (87%) a los que han sido dirigidas las encuestas declaran que prefieren viajar de manera sostenible, y uno de cuatro (39%) afirma que siempre o la mayoría de las veces planean su viaje sobre esta filosofía*” (Booking.com, 2018; traducción propia). Sobre el término “sostenible”, estos viajeros responden a cuestiones planteadas alrededor de este concepto refiriéndose al uso de alojamientos *eco-friendly* o ecológicos, siendo la razón principal de su elección la de respetar el medioambiente y reducir el impacto medioambiental de la actividad turística (40%). El estudio establece, asimismo, que esta opción de alojamiento va cobrando cada vez más importancia año a año, con hasta un 68% de los encuestados dando cuenta de haberse hospedado en este tipo de hoteles. Un elemento importante y objetivamente favorecedor del cicloturismo es que estos turistas con mentalidad ecológica tienen como motivación el factor natural presente en los destinos que eligen, sus elementos paisajísticos y el patrimonio natural.

En los últimos tiempos ha aparecido con fuerza en el panorama global un perfil novedoso de turista que no solo busca conocer nuevos destinos, sino que además se muestra interesado de igual forma por la opción de poder recorrerlos en bicicleta. El cicloturismo, quizá todavía con relativa poca importancia dentro del cuadro general del mercado turístico, puede llegar a tener, no obstante, un papel muy relevante dentro de las estrategias de turismo sostenible, así como contribuir decididamente a la reducción y definitiva eliminación de aspectos negativos procedentes del turismo con un impacto claro sobre el entorno natural. El objetivo de muchos destinos es el de atraer a un perfil de visitante que sea consciente y responsable, con alto nivel adquisitivo y que

esté interesado en la cultura e historia del lugar, y que además pueda continuar su camino por la región y así repartir su gasto entre distintos lugares y localidades de la misma.

Se estima que cada año en Europa se realizan unos 2.295 millones de viajes turísticos en bicicleta, cuyo valor puede superar los 44.000 millones de euros anuales, aunque es difícil todavía calibrar y determinar con exactitud el valor exacto del cicloturismo dentro de la actividad económica derivada del turismo en el marco de la UE (McGrath, Peeters & Eijgelaar, 2012).

Particularmente en España, la tendencia en el uso de la bicicleta desde 2009 a 2017, relativa al segmento de población entre 12 a 79 años, ha aumentado en un 7,2%, lo que supone una cifra de 3,5 millones de usuarios más que usan ahora ese medio de locomoción con frecuencia. De este modo, en la actualidad más de 18 millones de españoles emplean la bicicleta de manera habitual y más de 8 millones de españoles la utilizan semanalmente (GESOP, 2017).

Según el Informe del Cicloturismo de 2014, las claves del éxito que explican el que el uso de la bicicleta haya adquirido tal importancia son las que se ilustran en el siguiente diagrama (Mató & Troyano, 2014):

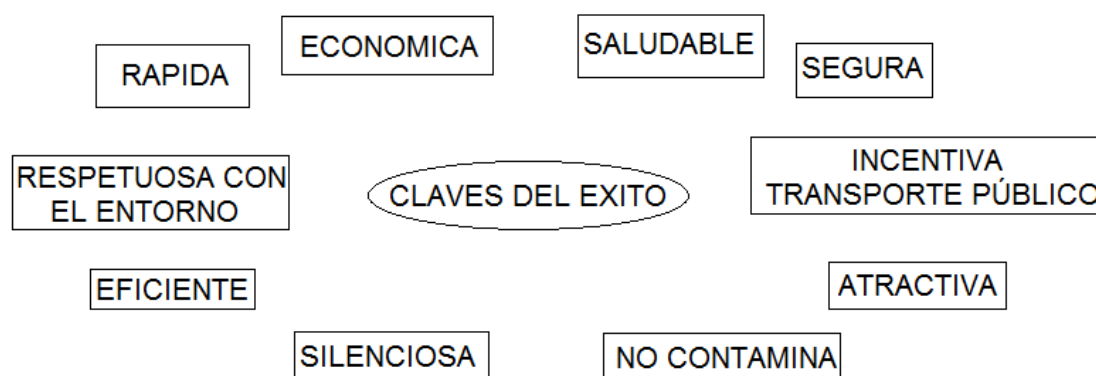


Imagen 33.2 Claves del éxito del fenómeno del uso de la bicicleta

Fuente: Informe de Cicloturismo (2014)

Mediante el informe "European Cycle Route Network Eurovelo", llevado a cabo en la UE y al que nos hemos referido ya más arriba, se ha intentado formular una estimación ajustada del volumen del cicloturismo a nivel europeo, deduciéndose de él que los países que más usan la bicicleta a diario son también aquellos que cuentan con más cicloturistas. Así, en los estados en los que menos del 5% de la población utiliza la bicicleta como principal medio de transporte (Italia, España, Grecia o Irlanda), menos del 1% de desplazamientos turísticos están destinados a hacer cicloturismo. En cambio, en los estados en los que entre el 10% y el 20% de sus habitantes tiene como vehículo principal la bicicleta, el peso del cicloturismo se eleva hasta el 3%, como en los casos destacados de Alemania, Dinamarca o Bélgica. Sin embargo, son los Países Bajos los que destacan con más de un 30% de la población que emplea la bicicleta como medio de transporte y un 3,7% de desplazamientos turísticos registrados (McGrath, Peeters & Eijgelaar, 2012). En la comparativa de las figuras 3.3 y 3.4 se da muestra de la conexión entre usuarios de la bicicleta y cicloturistas.

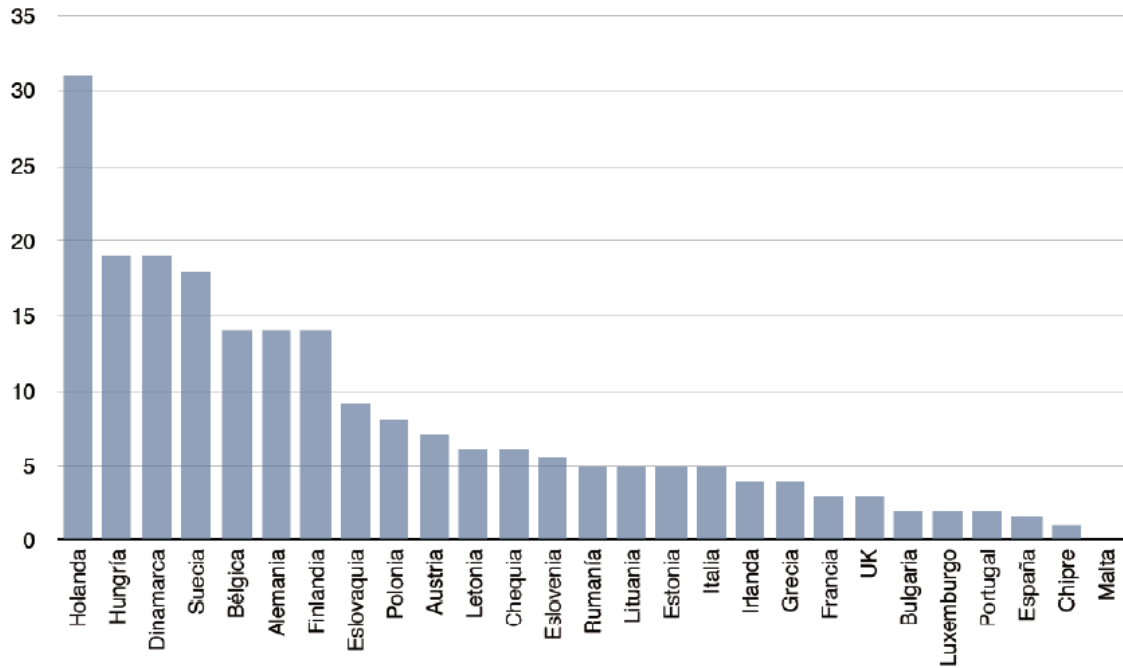


Imagen 33.3 Bicicleta como principal medio de transporte (% de población)
 Fuente: Informe Cicloturismo (2014)

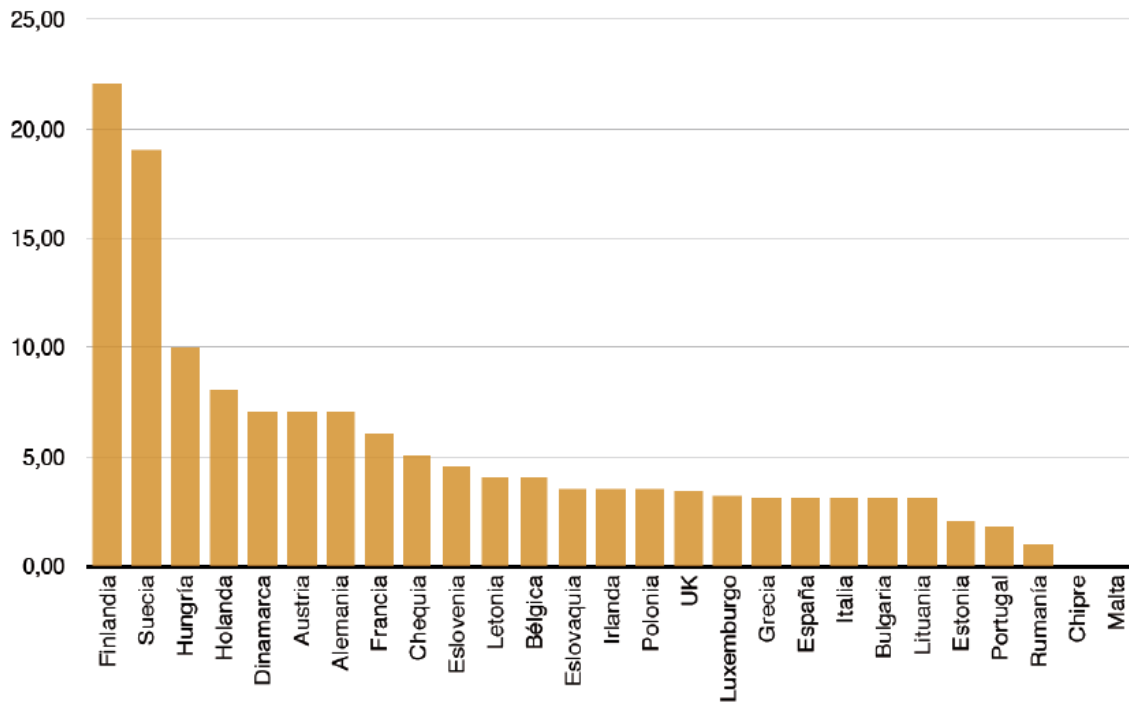


Figura 33.4 Número de cicloturistas por población del país
 Fuente: Informe Cicloturismo (2014)

Pero incluso en los países donde no hay una gran tradición en el uso de la bicicleta, como Grecia, Italia o España, el cicloturismo se ofrece ya como atracción turística firme a los visitantes. En este sentido, se están dotando nuevos servicios y habilitando nuevas infraestructuras e instalaciones de forma que pueda irse desarrollando paulatinamente un mercado atractivo para los turistas. Lo que empezó siendo un

producto más del turismo rural se ha ido extendiendo también a las grandes ciudades. Grandes destinos europeos están invitando a los turistas a utilizar la bicicleta como medio para visitar las ciudades, construyendo una red de carriles para bicicletas y ofreciendo alquiler público de estas a pie de calle. Ciudades como Ámsterdam, Barcelona, Berlín, Budapest, Copenhague, Lyon y París han introducido ya mejoras de este tipo, y en el momento presente se estima la existencia de 375 proyectos similares en 33 países de todo el mundo (McGrath, Peeters & Eijelaar, 2012).

Uno de los proyectos más importantes dirigidos a los aficionados al cicloturismo fue la implantación en 1998 en Europa de una red de rutas llamadas "Vías Verdes". Se trata de una serie de caminos no motorizados, acondicionados para el recorrido a pie o en bicicleta, con accesibilidad para personas con movilidad reducida, que discurren por espacios naturales y enlazan distintas localidades por el transcurso de la vía. Para los cicloturistas o excursionistas con bicicleta resulta muy atractivo el poder recorrer una ruta fácil y segura dentro de parajes naturales no exentos de otros elementos de interés turístico. Al darse la circunstancia de que muchas de las vías verdes discurren por lugares de reconocido interés cultural o histórico, estas concuerdan y casan a la perfección con los intereses y demandas habituales por parte de los cicloturistas. Además, para completar un círculo perfecto, dichas rutas ciclistas impactan de una manera evidente y muy positiva sobre diversos aspectos ligados al concepto del desarrollo sostenible.

3.3 IMPACTOS POSITIVOS DEL CICLOTURISMO

Como parte integral de la planificación y desarrollo de la apuesta global por un turismo más sostenible, el cicloturismo puede venir a aportar una serie de beneficios objetivos sobre varios aspectos de la sostenibilidad aplicada a la industria turística, los cuales han sido analizados en profundidad en varios informes y programas seminales desarrollados por la UE (Mató & Troyano, 2014; McGrath, Peeters & Eijelaar, 2012), que han venido siendo una referencia fundamental en la progresión del presente trabajo, y se exponen a continuación:

1. **Potenciación del turismo interno y transfronterizo a través de la integración entre los modos de transporte (tren-bicicleta), para ayudar a reducir de forma significativa las emisiones de CO₂.** Según el estudio de *EuroVelo*, la mayoría de los cicloturistas suelen utilizar modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente. Aunque estos puedan utilizar el coche como medio para transportar la bicicleta hasta el destino de sus rutas, normalmente recorren distancias más cortas e incluso los excursionistas de un día suelen comenzar su ruta desde la puerta de su casa, razones por las cuales no generan apenas emisiones contaminantes. Además, países como Alemania, Francia o Austria están creando espacios para el transporte de bicicletas en los trenes, lo cual es algo atractivo a la hora de fomentar la utilización de este medio de transporte por parte de los cicloturistas para alcanzar sus destinos.
2. **Reutilización de activos en desuso como las vías de ferrocarriles, pistas forestales y antiguos caminos de canales.** Ya se han reutilizado este tipo de infraestructuras para crear numerosos itinerarios (Vías Verdes) y para el uso generalizado de la bicicleta en numerosos países desarrollados de Europa, Norteamérica y Oceanía.
3. **Incentivación del crecimiento económico en áreas rurales.** Debido a que no son zonas donde se concentre un gran número de turistas (turismo masivo), el cicloturismo puede ser un factor importante para activar estos espacios,

favoreciendo la implantación de empresas que provean de alojamiento, restauración, suministros de comida, bebida y servicios adicionales a esta modalidad de turistas.

4. **Creación de una oferta que fomente el interés por el patrimonio cultural, histórico y social de las comunidades que atraviesen los diferentes países y regiones de la Unión Europea.**

3.4 LAS POLITICAS A FAVOR DEL CICLOTURISMO

El gran objetivo europeo, como se ha visto a lo largo del apartado 3.2, es que el turismo contribuya a la consolidación de un crecimiento sostenible. El sector turístico ha de ser consciente de los impactos ambientales, en especial con relación al cambio climático y los efectos derivados de este, que causa en el entorno en el que se llevan a cabo sus actividades. En este particular, el cicloturismo puede llegar a jugar un papel importante dentro del turismo sostenible, generando efectos muy positivos en el nivel medioambiental, como por ejemplo en la reducción de las emisiones de dióxido de carbono, y en la mejora de las condiciones de vida y el bienestar tanto de la población local como turista.

Los primeros pasos por esta senda se dan a lo largo de los años 80, cuando las administraciones comienzan a realizar inversiones en infraestructura de transporte para la bicicleta, con motivo del auge de la idea de la movilidad sostenible y el desarrollo de la bicicleta. En la mayoría de los países son los poderes públicos los que tratan de llevar a cabo esta acción, exceptuando los casos de Gran Bretaña y Estados Unidos, donde son actores privados quienes presionan a la administración para la implementación efectiva de políticas centradas en el cicloturismo.

Es a finales de los años 90 cuando nace la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV) y la Federación Europea de Ciclistas, con la finalidad de desarrollar la creación de nuevas vías y fomentar el intercambio de información y colaboración entre entes por toda Europa. Esta asociación agrupa a distintas administraciones locales, regionales y estatales que gestionan las vías verdes, y ejerce de interlocutor con las autoridades competentes en Bruselas. Es la AEEV la que impulsa proyectos dirigidos para situar a las Vías Verdes como destinos privilegiados del turismo sostenible en Europa y crear productos turísticos alrededor de las mismas. Algunos de dichos proyectos son:

- "Greenways for Tourism"
- "Pirinexus"
- "Iron Curtain Trail"
- "Greenways Product"
- La gran red europea ciclista de Eurovelo

Con respecto a la financiación a través de la UE, se han aportado fondos comunitarios para la mayoría de estos proyectos y, en las previsiones de financiación para el período 2014-2020, el cicloturismo seguirá contando con financiación europea para seguir desarrollando proyectos en distintas regiones europeas. Para obtener la financiación, los proyectos requieren de la colaboración entre actores públicos y privados, así como entre actores de diferentes países. Así se gesta una gran alianza para impulsar el desarrollo del cicloturismo como modelo de turismo sostenible.

En el caso de España, gracias a la colaboración entre las distintas administraciones públicas, asociaciones y empresas privadas, se encuentran activas 107 vías verdes. Concretamente en Andalucía, se aprobó en 2012 por el Gobierno Autonómico el llamado Plan Andaluz de la Bicicleta (Junta de Andalucía, 2014), el cual propugna el uso de la bicicleta como decidida apuesta de gobierno a favor de la movilidad

sostenible. Este plan tiene como objetivo la creación de un marco estratégico que contribuya a la obtención de los objetivos territoriales y ambientales del ejecutivo andaluz.

Este plan incluye la creación de nuevas vías ciclistas, con redes en los entornos urbano, metropolitano y autonómico, que sumadas a las vías ya existentes conformarán una gran red ciclista de más de 5.200 kilómetros de vías ciclables en el territorio andaluz. Además, entre otras actuaciones se contempla la mejora y acondicionamiento de las ya existentes (en el plan se da cuenta del mal estado de la mayoría de las vías actuales). También se recoge en el documento la creación de elementos complementarios como aparcamientos, el fomento de la intermodalidad en el transporte o la adopción de medidas de concienciación medioambiental ciudadana.

Pone de manifiesto también de manera explícita el plan la importancia que puede llegar a tener el cicloturismo en el contexto turístico general andaluz debido a la potencialidad que presenta Andalucía por su clima y su rico patrimonio natural y cultural para los diferentes usos de la bicicleta: *“el cicloturismo puede contribuir a reducir la estacionalidad de la actividad turística extendiendo beneficios a áreas más extensas en consonancia con los criterios de sostenibilidad ambiental y desarrollo territorial”* (Junta de Andalucía, 2014).

Para el desarrollo de las diversas actividades turísticas y de ocio asociadas a la práctica del cicloturismo, las actuaciones que han sido propuestas a nivel general son la generación de una oferta de recorridos conectados en red, el establecimiento de criterios técnicos estándar en materia de construcción y mantenimiento de vías ciclistas que garanticen determinados niveles de calidad y eviten conflictos de fragmentación y disparidades del diseño, y un impulso decidido a la intermodalidad de la bicicleta con el transporte público en todas las escalas territoriales.

3.5 LAS VIAS VERDES

Según la definición de la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV-EGWA), fijada en la Declaración de Lille en el año 2000, las vías verdes *“son vías de comunicación autónomas reservadas a los desplazamientos no motorizados, desarrolladas en un marco de desarrollo integrado que valore el medio ambiente y la calidad de vida, cumpliendo las condiciones suficientes de anchura, pendiente y calidad superficial para garantizar una utilización de convivencia y seguridad a todos los usuarios de cualquier capacidad física. En este sentido, la utilización de los caminos de servicio de canales y de las vías abandonadas constituyen un soporte privilegiado para el desarrollo de las Vías Verdes”* (AEVV-EGWA, 2016).

En esta Declaración se pone de manifiesto, en primer lugar, la confección de una “Red Verde Europea” donde el elemento principal son las vías verdes de los distintos territorios integrados en la misma. En dicha red se ofrecen itinerarios de larga distancia combinados con carreteras con tráfico reducido y lento, bien acondicionadas para los cicloturistas, así como una red local que ofrezca una oferta complementaria de servicios para ayudar a estas vías a obtener las necesarias seguridad y continuidad.

Hay algunas características que son comunes a todas las vías verdes. En primer lugar, la mayoría de estas vías han sido construidas encima de las antiguas vías de tren abandonadas, las cuales transcurrían por trazados que evitaran las fuertes pendientes, lo cual hace que estas vías sean accesibles para personas de toda condición física; además, estas se han habilitado también para personas de movilidad reducida. Debido a que se encuentran separadas de las vías del tráfico motorizado, a que se han creado protecciones en los tramos donde se encuentran con las carreteras y a las soluciones alternativas ofrecidas en los tramos con más dificultades, las vías verdes producen un sentimiento de continuidad y seguridad en el usuario.

Fuente: www.viasverdes.com

Algunas de las rutas que se extienden por el territorio español se incluyen en la importante Red *Eurovelo* como gran atracción para los cicloturistas europeos.

3.6 LA RED EUROVELO

La red *Eurovelo* es una red de quince rutas ciclistas de larga distancia que conectan y unen todo el territorio europeo. Es una red de 70.000 kilómetros de rutas planificadas que cruzan el continente europeo, de los cuales ya están en funcionamiento 45.000 kilómetros que circulan por pistas ciclables y carreteras con escaso tráfico motorizado. Esta red, que tuvo su origen en 1995 por iniciativa de la Federación de Ciclistas Europeos (ECF) y fue oficialmente lanzada en España en 1997, contempla en tres de sus rutas itinerarios por suelo español, aunque cabe señalar que la mayoría de ellos todavía se encuentra en fase de planificación.



Figura 3.6 Mapa de rutas de la Red Eurovelo
Fuente: www.eurovelo.com

Capítulo 4

BENEFICIOS POTENCIALES DEL CICLOTURISMO

En el presente capítulo se tratará de dar cuenta de los principales beneficios de tipo social, medioambiental y económico que pueden reportar el fomento y el desarrollo del cicloturismo como modalidad de turismo sostenible.

4.1 BENEFICIOS SOCIALES

Numerosas investigaciones hacen referencia a los impactos positivos que experimentan las comunidades locales y las sociedades donde se encuentran ubicadas o cercanas las vías verdes, o también aquellas ciudades que tienen la bicicleta como habitual medio de transporte. El desarrollo de estas vías suele dar paso a la creación de un desarrollo turístico sostenible, como propone la Agenda 21, en muchas comunidades rurales de los países que se encuentran en la Unión Europea, siendo significativo el caso del Reino Unido (Faulks, Ritchie & Fluker, 2007).

Un estudio en Nueva Zelanda, desarrollado por Blackwell sobre una de las rutas más populares del país, *Central Otago Rail Trail*, sugiere que este tipo de vías provee a la comunidad por donde las mismas transcurren de los siguientes beneficios sociales (Faulks, Ritchie & Fluker, 2007; traducción propia):

- Beneficios físicos y mentales: hábitos saludables, buena forma física, sentimiento de realización.
- Sentimiento de comunidad.
- Posibilidad de reunir a personas con las mismas ideas.
- Atraer turistas a las poblaciones rurales, proporcionando así una manera de interacción social entre culturas.
- Generación de un sentimiento de identidad y enorgullecimiento sobre el patrimonio y la comunidad local.

Incluso la Federación Europea de Ciclistas (ECF) incide en que el desarrollo de estas rutas y eventos ciclistas tiene como efectos indirectos de su implantación el contribuir a mejorar la salud y la forma física de la población, así como el facilitar al tiempo la descongestión del tráfico. Según un equipo de entrenadores personales de Sport Zone, en un artículo publicado en la versión online del diario ABC, algunos de los beneficios de esta práctica deportiva son:

- Con respecto al aparato circulatorio, el ciclismo es una de las mejores actividades para quemar grasas debido a que es un ejercicio cardiovascular y, por tanto, un buen instrumento para luchar contra el colesterol, una de las principales causas de enfermedad cardiovascular del mundo occidental.
- Tonificación de los músculos de las piernas, como cuádriceps o isquiotibiales, además de fortalecer las rodillas. Gracias a la bicicleta, se fortalece la musculatura que ejerce de sujeción de la rodilla, ya que en este ejercicio las rodillas no soportan el peso de todo nuestro cuerpo, por lo que las rodillas no se ven tan forzadas como en otras actividades.

- Se evitan los efectos contraproducentes de impacto sobre la columna y el aparato osteoarticular. En virtud de la postura, ligeramente inclinada hacia el manillar, que se adopta sobre la bicicleta, fortalecemos los músculos de la zona lumbar de la columna, mejoramos la resistencia de la base de la espalda y reducimos la posibilidad de padecer hernias, siempre y cuando se mantenga una posición correcta en todo momento.
- El ejercicio hace que desaparezca el estrés. Ya que es un deporte que no requiere una alta concentración, mientras montas en bici puedes escuchar música, pensar o incluso desconectar.
- Beneficios en el sistema inmunológico. Casi todas las actividades físicas favorecen nuestro sistema de defensas y aumentan la segregación de endorfinas (la hormona de la felicidad), lo que produce una agradable sensación de satisfacción tras el ejercicio. (ABC, 2015)

Estudios realizados en Estados Unidos o en el Reino Unido muestran cómo los usuarios que utilizan las vías ciclables valoran de una manera muy positiva su desarrollo e implantación, así como los negocios que han visto aumentados sus beneficios gracias a ellas. En varias investigaciones se pone de manifiesto la satisfacción de los vecinos y residentes en las zonas cercanas a las vías verdes, debido a que generan espacios abiertos y lugares para el ocio y el turismo libres de la gestión del tráfico (McGrath, Peeters & Eijgelaar, 2012).

Es importante reconocer que estas vías pueden contribuir a crear un espíritu de comunidad entre personas diferentes, haciendo que estas cooperen entre sí. Sobre este tema, un ejemplo significativo nos lo proporciona la cooperación existente entre Irlanda del Norte y la República de Irlanda debida a la creación de estas rutas, a pesar de sus históricas divisiones políticas y religiosas. Algunos informes sobre España muestran cómo estas rutas ciclables proveen a las sociedades locales de un sentimiento de orgullo e importancia hacia su patrimonio, debido a que las mismas pueden ser visitadas con más frecuencia y facilidad por los cicloturistas (Faulks, Ritchie & Fluker, 2007; McGrath, Peeters & Eijgelaar, 2012).







El cicloturismo ofrece también, desde la perspectiva social, diferentes formas de vacaciones para personas que tienen limitadas sus posibilidades, por ejemplo:

- No poseen licencia de conducir o coche propio.
- Incapacidad para viajar en transporte público.
- Miedo a volar.
- Aquellos que no quieren utilizar otros medios de transporte por principios medioambientales.
- Aquellos que no cuentan con los recursos económicos para viajar en vacaciones.

4.2 BENEFICIOS MEDIOAMBIENTALES

La bicicleta es uno de los medios de transporte menos contaminantes para la atmósfera. Una de las causas más importantes del cambio climático es la emisión de los gases contaminantes expulsados por los coches. Por este motivo, la mayoría de los organismos competentes en la materia de medioambiente tiene como objetivo fundamental la reducción del uso de estos vehículos de manera diaria, y como consejo para los gobiernos se ha propuesto la promoción y fomento activos de la utilización de otros medios de transporte alternativos menos contaminantes y más sostenibles, destacando entre ellos la bicicleta. En la figura 4.1 se ofrecen interesantes datos de la sostenibilidad comparada por cada medio de transporte, incluidos en el Informe de Cicloturismo, los cuales vienen a señalar claramente a la bicicleta, entre todos los tipos

de transporte más habituales, como el que menos parámetros contaminantes presenta.

		 *				
Consumo de espacio	100	100	10	8	1	6
Consumo de energía primaria	100	100	30	0	405	34
CO	100	100	29	0	420	30
Monóxidos de nitrógeno	100	15	9	0	290	4
Hidrocarburos	100	15	8	0	140	2
CO	100	15	2	0	93	1
Contaminación atmosférica total	100	15	9	0	250	3
Riesgo inducido de accidente	100	100	9	2	12	3



* Coche con catalizador

Figura 4.1 Sostenibilidad comparada por cada medio de transporte

Fuente: Informe de Cicloturismo 2014

Numerosas investigaciones en este campo demuestran, asimismo, que el perfil de turista que usa la bicicleta como forma de practicar turismo es más consciente de las cuestiones medioambientales que el turista estándar. Respecto de este tema, distintos autores, como por ejemplo los daneses Simonsen y Jorgenson, han hecho notar que los cicloturistas suelen elegir tipos de alojamiento más ecológicos y menos perjudiciales para el medioambiente, además de ser más conscientes de problemas medioambientales del tipo del consumo irresponsable de agua y energía, la generación de residuos, el tráfico, el ruido o la polución. En países como Dinamarca o Reino Unido ha crecido positivamente la conciencia sobre la necesidad de disminuir el uso del automóvil como método de transporte en vacaciones. Autores como Ritchie han manifestado en sus investigaciones que los cicloturistas usan o intentan usar transportes públicos como medio para trasladarse durante sus vacaciones en bicicleta (Faulks, Ritchie & Fluker, 2007).

4.3 BENEFICIOS ECONOMICOS

Además de los beneficios para los negocios individuales, las comunidades en los destinos rurales y regionales también se beneficiarán de esta forma de turismo. La manera pausada y relajada en la que transcurre la práctica del turismo en bicicleta y la localización atrayente y privilegiada de muchas de las infraestructuras derivadas de las rutas ciclables, en el caso concreto de Inglaterra, parecen explicar el hecho de que los usuarios de aquellas gasten más y se hospeden en hoteles con una frecuencia y duración superiores a la media de visitantes. En 1996, la ruta C2C en Inglaterra, una ruta de 140 millas que cruza el país, registró un total de 15.000 ciclistas, que generaron a lo largo de los 3 ó 4 días de trayecto aproximadamente 1,5 millones de libras.

Según las estimaciones de Richard Weston, uno de los mayores analistas de los impactos del cicloturismo a nivel europeo, en Europa se producen al año 2.300 millones de viajes en bicicleta, de los cuales 20 millones son efectuados por cicloturistas con pernoctaciones asociadas. El impacto económico directo de estos

viajes es de un total de 44.000 millones de euros. Abajo en la figura 4.2 se ofrece una clasificación del valor económico estimado del cicloturismo en cada uno de los países europeos según el mencionado autor, pudiéndose ver que en el caso específico de España el cicloturismo aporta alrededor de unos 1.620 millones de euros al año.

País	Número de viajes de 1 día	Número de viajes con pernoctación	Ingresos de viajes de 1 día	Ingresos de viajes con pernoctación	Total
	Número de viajes en millones		Ingresos en Mil millones de €		Mil millones €
Austria	62	0,46	0,96	0,20	1,16
Bélgica	39	0,21	0,60	0,09	0,69
Bulgaria	12	0,13	0,19	0,06	0,25
Sulza	55	0,42	0,85	0,18	1,03
Chipre	0	0,00	0,01	0,00	0,01
Rep. Checa	55	0,56	0,85	0,24	1,09
Alemania	607	4,62	9,34	2,03	11,37
Dinamarca	42	0,32	0,65	0,14	0,79
Estonia	1	0,01	0,02	0,00	0,02
España	80	0,89	1,23	0,39	1,62
Finlandia	112	1,14	1,72	0,50	2,22
Franca	373	4,01	5,73	1,76	7,49
Grecia	21	0,23	0,32	0,10	0,42
Hungría	98	1,00	1,50	0,44	1,94
Irlanda	13	0,09	0,20	0,04	0,24
Italia	103	1,05	1,59	0,46	2,05
Lituania	5	0,04	0,07	0,02	0,09
Luxemburgo	1	0,00	0,01	0,00	0,01
Letonia	9	0,10	0,14	0,04	0,19
Holanda	138	1,01	2,12	0,44	2,57
Noruega	23	0,20	0,35	0,09	0,44
Polonia	101	1,06	1,56	0,47	2,02
Portugal	7	0,07	0,10	0,03	0,14
Rumanía	9	0,10	0,14	0,04	0,18
Suecia	134	1,20	2,06	0,54	2,58
Eslovenia	9	0,07	0,15	0,03	0,18
Eslovaquia	17	0,14	0,26	0,06	0,32
Reino Unido	149	1,23	2,29	0,54	2,84
	2.274	20,36	35,00	8,94	43,94

Figura 4.2 Valor económico estimado por país y total del cicloturismo en Europa

Fuente: Informe de Cicloturismo (2014)

¿Pero cuánto gasta de media el turista usuario de la bicicleta? Según el Informe del Cicloturismo de 2014, los cicloturistas gastan de media 57,08€ al día incluyendo el alojamiento, situándose el rango de gasto entre 50 y 70€/día, con una media de duración de la estancia de 7,7 días y un gasto medio por viaje de 439€. El gasto se distribuye de la siguiente manera: 40% en alojamiento, 30% en comida y bebidas y 30% en compras, transporte o actividades locales. Por su parte, los excursionistas realizan un gasto medio de 15,39€, situándose el rango de gasto entre 10 y 20 €, de los cuales el 60-75% se destina en comida y bebida.

Estos datos reflejan que el desarrollo de infraestructuras y rutas en regiones rurales puede favorecer en gran manera a las comunidades donde aquellas se encuentren emplazadas, además de crear nuevas oportunidades de negocio para estas regiones donde no suelen existir, por lo general, muchas opciones turísticas alternativas.

Capítulo 5

RUTAS CICLOTURISTAS DE ÉXITO Y SUS PUNTOS FUERTES

5.1 LA RUTA DEL LOIRA O “LOIRE A VELO”

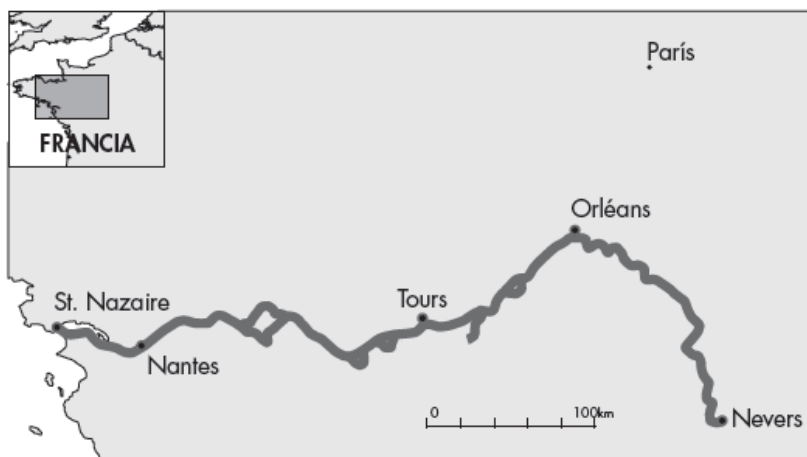


Imagen 5.1. Mapa de la ruta del Loira

Fuente: Serra i Serra (2016)

La *Loire a Velo* es una ruta con más de 800 kilómetros de extensión que empezó a desarrollarse en 1995 en las regiones francesas de *Gentre* y *Pays de la Loire*. Su itinerario principal transcurre a orillas del río Loira, recorriendo en su mayoría entornos rurales que normalmente no son destinos turísticos conocidos. Pasa por ciudades como Orleans, Tours o Nantes, esta última la más conocida y poblada de la ruta con una población de 285.000 habitantes.

Un detalle importante fue la promoción de esta ruta por medio de los gobiernos regionales y, aún más, el acondicionamiento y señalización de los tramos, ya que en varias ocasiones la perfecta señalización a lo largo del itinerario principal conduce al turista hacia pequeñas localidades que difícilmente recibirían visitantes si no fuera por las indicaciones insertas en el recorrido cicloturista.

Otro aspecto destacable de la ruta es la circunstancia de que, al transcurrir por las orillas de un río, se trata de un trayecto relativamente plano, sin pendientes, que puede resultar asequible para un considerable número de cicloturistas. Además, en su gran mayoría (dos tercios del viaje), los tramos son cubiertos sobre vías verdes y el resto discurre por vías con poco tráfico de vehículos motorizados.

Esta vía ciclista garantiza un alto nivel de calidad de acogida a los cicloturistas. Casi 400 profesionales se encuentran situados cada 5 kilómetros de la ruta y ofrecen sus servicios a esta clase de viajeros: alojamiento, alquiler de bicicletas, oficinas de turismo, traslado de equipaje, locales y aparcamientos de bicicletas. Cuenta además con aplicaciones móviles que ofrecen itinerarios dotados de prestaciones y servicios adaptados para los ciclistas, trabajados a través de la marca *Accueil Velo*, y que muestran los puntos más relevantes, alojamientos, restaurantes, etc. Incluso proponen al cicloturista desafíos durante el recorrido que lo hacen aún más dinámico y atractivo. Otro factor a tener muy en cuenta es la posibilidad de transporte de bicicletas en los trenes de manera gratuita.

A lo largo de la ruta se encuentra una gran cantidad de pueblos singulares, galerías laberínticas, exuberantes jardines (la gran mayoría de ellos clasificados como Patrimonio Mundial por la UNESCO) y los prestigiosos Castillos del Loira, como los de Chambord, Amboire o Chenonceau, entre otros.

Algo que añade un evidente interés a la ruta del Loira en bicicleta es el hecho de que esta forme parte de la gran cicloruta europea EV6, la llamada “ruta de los ríos”, que a través de más de 3.600 kilómetros comunica el Atlántico con el mar Negro.

Aunque existen pocos estudios realizados para conocer con detalle el uso de muchas de las rutas cicloturistas en Europa, la metodología más empleada en los informes producidos es la utilización de contadores automáticos instalados en el transcurso de la ruta que contabilizan la mayoría de los viajes efectuados en esta. Además, también se utiliza el método de la encuesta a los usuarios de la misma. En el caso de la ruta del Loira, en el informe de 2015, combinando los datos arrojados por los contadores y las 2.515 encuestas se extrajeron las siguientes conclusiones:

- Un aumento en la asistencia desde 2010 (+23%) de ciclistas en los siguientes cinco años: 935.000 ciclistas.
- Un 57% de ellos eran excursionistas (+12% respecto a 2010), en su mayoría franceses.
- Un 43% eran turistas (+42%). Es una de las rutas con más turistas en Francia, aunque la mayoría de ellos son igualmente franceses (67%). El resto son extranjeros cuya asistencia se ha incrementado considerablemente desde 2010 (+35%).
- Las distancias recorridas por estos aumentaron en un 47%.
- Respecto a los beneficios económicos registrados, estos se multiplicaron por dos: 29,6 millones de euros, siendo la inversión inicial realizada por el gobierno de 50 millones de euros.

5.1.1. Puntos fuertes de la ruta

- Recorre pequeños pueblos situados en zonas rurales del país, donde el turismo es escaso, ofreciendo la posibilidad de dar a conocer las particularidades de estos lugares (patrimonio cultural e histórico), además de proporcionar una forma de ayudar al enriquecimiento de estos.
- Constituye un ruta de largo recorrido que, además de recorrer pequeños núcleos rurales, también incluye en su trazado ciudades de tamaño medio como atractivo turístico, haciéndolas aún más competitivas.
- Al ser de largo recorrido, la ruta obliga al turista a pernoctar, comer en sus pueblos, visitar su patrimonio, lo que añade un interés especial a la hora de realizar el viaje.
- Las condiciones de la ruta (de perfil llano y discurriendo en su mayor parte sobre vías verdes) añaden seguridad al tour, lo que la hace más apetecible para los cicloturistas y excursionistas.
- El aumento en el uso de la ruta por parte de las poblaciones locales da a entender que estas vías sirven también como un válido y atractivo elemento de espacio público libre para la recreación y el ocio.
- La gran promoción de la ruta y la existencia de una amplia oferta complementaria al viaje representan un poderoso incentivo a la hora de realizar la ruta, así como el elevado número de atracciones turísticas en ella contenidas, como son los paisajes y castillos. Por su parte, la alternativa tecnológica de la aplicación y los desafíos constituyen elementos que marcan la diferencia de calidad de la ruta sobre otras similares.

5.2 LAS VÍAS VERDES DE GIRONA



Figura 5.2 Ruta de las Vías Verdes de Girona

Fuente: Serra i Serra (2016)

Las *Vies Verdes* de Girona se encuentran situadas en la provincia de Girona (en Cataluña, España) entre la ciudad de Barcelona y la frontera francesa. La configuración geográfica de estos territorios, así como su diversidad paisajística, hacen de esta zona un espacio idóneo para la práctica del ciclismo y del senderismo. Como se ha comentado en capítulos anteriores, estas actividades van siempre asociadas al respeto por la naturaleza, el paisaje y el patrimonio de los lugares visitados, lo que las cataloga como actividades turísticas sostenibles. La ruta desciende en suave pendiente desde los Pirineos y llanea hasta llegar a la Costa Brava.

Gracias a la adecuación de las vías del tren, que estaban abandonadas de su uso ferroviario desde 1969, durante los años noventa por iniciativa de las administraciones locales y la financiación del gobierno estatal, la ruta ofrece a los cicloturistas la oportunidad de disfrutar de algunos de los rincones más desconocidos de esta parte de España pero que gozan de una gran riqueza cultural e histórica. Desde el principio, ha sido muy importante la constitución de un consorcio integrado por los distintos gobiernos locales para impulsar, promover y promocionar esta ruta a través de una página web propia, una señalización apropiada o la realización de eventos para niños y adultos (la campaña #campingsbedandbike 2018, por ejemplo). Es, por lo tanto, como en el caso francés, un ejemplo de la política denominada *bottom-up*, donde la iniciativa nace de los entes locales para unir esfuerzos y crear un espacio común.

Se trata de un total de 125 kilómetros de ruta que recorren y atraviesan cinco de las ocho comarcas de la provincia (Baix Empardá, Girona, La Selva, Garrotxa y Ripolles) y transcurren por un entorno mayoritariamente rural, siendo la ciudad más poblada Girona con 97.000 habitantes. Esta ruta se divide en cuatro tramos diferenciados:

- Ruta del Hierro y del Carbón Ripoll-Sant Joan de les Abadesses-Ogasa.
- Ruta del Carrilet Olot-Girona.
- Ruta del Carrilet Girona-Sant Felix de Guixols.
- Ruta del Tren Petit Alamos-Palaffugel.

Es una región con numerosos espacios naturales (Parque Nacional de la zona volcánica de la Garrotxa), con una fauna y vegetación representadas por especies autóctonas singulares y donde conviven una gran cantidad de hitos históricos (ciudades medievales y románicas, ruta del hierro y del tren). Además del ciclismo, en distintos puntos de la ruta se pueden realizar actividades como el esquí, trekking, vuelo en globo o hípica.

Como factor importante se encuentra la acción decidida de los gobiernos locales, comprendiendo perfectamente la visión e intereses de los cicloturistas y promocionando alojamientos rurales *eco-friendly* y diferentes servicios y actividades propuestos a lo largo del trayecto, como establecimientos de restauración relacionados con la gastronomía de la zona o un atractivo calendario de las fiestas tradicionales (como la procesión de Verges o la Danza de la Muerte).

Un dato reseñable es la inclusión de estas vías verdes dentro de la red de rutas llamada *Pirinexus*, donde los gobiernos locales de Girona han trabajado conjuntamente con el *Conseil Général des Pyrénées Orientales* y el *Conseil de Développement du Pays Pyrénées-Méditerrané* para crear una red ciclable de 336 kilómetros que une la demarcación de Girona con el territorio francés de habla catalana, potenciando así la movilidad turística sostenible y reforzando los vínculos entre los dos territorios desde 2013; dicha red fue nominada como “*The best cyclerooute of the year 2014*”.



Figura 5.3. Mapa de la red *Pirinexus*

Fuente: <http://www.pirinexus.cat>

Los datos del mayor estudio llevado a cabo sobre su uso (Mundet & Coenders, 2010) son fruto de 1.150 encuestas y numerosos contadores automáticos dispuestos a lo largo de la ruta. Las conclusiones de este estudio son las siguientes:

- Gran mayoría de población local que usa las vías por motivos de ocio y para desplazarse al trabajo.

- De los 10,3 millones de usos anuales totales se deducen 23.000 de ellos como uso turístico, cantidad importante asumiendo las posibilidades turísticas existentes en la zona en los años anteriores a la creación de la ruta.
- Los encuestados encuentran las vías verdes como una forma segura y barata de hacer deporte y estar en proximidad a la naturaleza.
- Para los turistas, realizar la ruta es la mejor manera de pasar las vacaciones haciendo lo que de verdad les gusta y descubriendo un nuevo territorio.

5.2.1. Puntos fuertes de la ruta

- Aun siendo una ruta de menos distancia que la Ruta del Loire, también recorre pequeños pueblos y pequeñas ciudades de carácter rural que no son normalmente destinos turísticos. Por ello, y gracias a este tipo de rutas, estos lugares disfrutan de la posibilidad de obtener un mercado más amplio de visitantes y, de esta manera, dar a conocer las particularidades de su cultura, gastronomía e historia, fortaleciendo así su desarrollo económico.
- Con la reutilización de las vías ferroviarias en desuso, se les da un nuevo uso a las infraestructuras públicas obsoletas, generando una conexión e implicación de órganos locales y estatales para la promoción y mantenimiento de las mismas. Es punto significativo la organización de un ente especialmente enfocado a estas vías, creando un espacio común para la población y turistas. Este ente impulsa y coordina acciones como la página web oficial, los folletos y las actividades que invitan a la utilización de la ruta, ayudándose además de elementos complementarios como el esquí o el vuelo en globo. Así se añade valor a este tipo de turismo sostenible.
- La puesta en valor de recursos históricos y culturales desconocidos y de poca utilización, haciendo de ellos atractivos turísticos para los cicloturistas, viajeros por lo general con otro tipo de motivaciones.
- Las condiciones orográficas del terreno, desde una suave pendiente en los Pirineos de Girona hacia un terreno más llano en la parte de la Costa Brava, así como las alternativas propuestas en los tramos donde no se ha terminado la vía, la hace segura y atractiva para el perfil cicloturista y excursionista.
- La capacidad que otorgan estas vías para paliar la estacionalidad en las zonas costeras y de montaña en las temporadas bajas, activando el funcionamiento de la actividad turística durante todo el año.
- Al ser una ruta de más de 100 kilómetros de trazado, la misma obliga al turista a pernoctar en los pueblos y ciudades de la zona. El ente local influye positivamente en esta ocasión, utilizando las características del perfil cicloturista para ofrecer y promover los hoteles rurales *eco-friendly*, restaurantes locales y fiestas que generen riqueza y nuevas oportunidades de mercado para estos lugares.
- El hecho de introducir la ruta dentro de una red cicloturista más grande (*Pirinexus*) pone a estas localidades en el punto de mira de una gama de turistas potenciales más alta.

Capítulo 6

PROPUESTA DE CICLORUTA POR LA PROVINCIA SEVILLA

Parece lógico pensar que la promoción y oferta de rutas de este tipo de turismo en Andalucía puede constituir un proyecto interesante debido a la gran cantidad de riqueza histórica, natural y paisajística de la región; si a ello le añadimos la gran baza que representan las privilegiadas condiciones meteorológicas de esta parte de España, se puede contribuir a crear un nuevo mercado que ayude al desarrollo tanto de ciudades como de los pueblos de carácter rural. Debido a que el autor de este proyecto es de la zona, se va a proponer una ruta por pueblos de la parte norte de la provincia de Sevilla.

La ruta que se va a diseñar tiene una longitud aproximada de 75 kilómetros, iniciándose ésta en la ciudad de Sevilla, específicamente en el Puente del Alamillo, para continuar el recorrido por la Vía Verde de Itálica, pasando por los pueblos de Santiponce, Gerena, Aznalcóllar, Castillo de las Guardas y terminando en las Minas del Castillo de las Guardas.

El componente principal de la ruta será la visita a estas pequeñas localidades situadas en el entorno rural del Aljarafe y el Corredor de la plata, las cuales poseen una gran variedad de particularidades que pueden ser un atractivo turístico para los cicloturistas o excursionistas, debido a la rica gastronomía mediterránea, sus bellos entornos naturales y alto valor paisajístico, así como los diferentes recursos patrimoniales históricos, culturales y naturales que son desconocidos tanto para muchos locales como para los turistas. Dada la escasa conectividad de las vías verdes en Andalucía, el trayecto que se propone mezcla a lo largo de su recorrido carreteras secundarias con escaso tráfico, vías verdes, vías pecuarias y rutas naturales.



Imagen 6.1. Cicloruta por el norte de la provincia de Sevilla

Fuente: elaboración propia a partir de www.googlemaps.com

6.1 SEVILLA-SANTIPONCE

Como se ha indicado antes, la salida tendrá lugar en el Puente del Alamillo en Sevilla, para tomar a continuación la Vía Verde de Itálica de 8,1 kilómetros (35 minutos aproximadamente en bicicleta), pasando por la localidad de Camas hasta llegar a Santiponce, lugar donde se emplazan el monasterio de San Isidro del Campo, del siglo XIV, el cual pertenece a la Red de Espacios Culturales de Andalucía, así como el conocido conjunto histórico de la ciudad romana de Itálica (imagen 6.2), la primera ciudad romana en Hispania y cuna de los emperadores Trajano y Adriano. En este conjunto se siguen conservando el anfiteatro, muralla, casas típicas romanas, un templo homenaje a Trajano, termas y teatro romano; además, se celebra también en él la Fiesta Cross Internacional, una carrera popular por las ruinas.

Sobre la gastronomía del lugar podemos decir que es de tipo mediterráneo y se encuentran allí restaurantes, bares y ventas típicas andaluzas. Entre ellos destacan el famoso “Ventorrillo Canario”, que ofrece carnes a la brasa y patatas arrugadas con mojo picón, o la “Venta Itálica”, con sus exquisitos arroces con conejo, cocido o carrilladas.

La oferta de alojamiento del lugar no es muy amplia, solo el hotel Anfiteatro Romano ofrece este servicio.

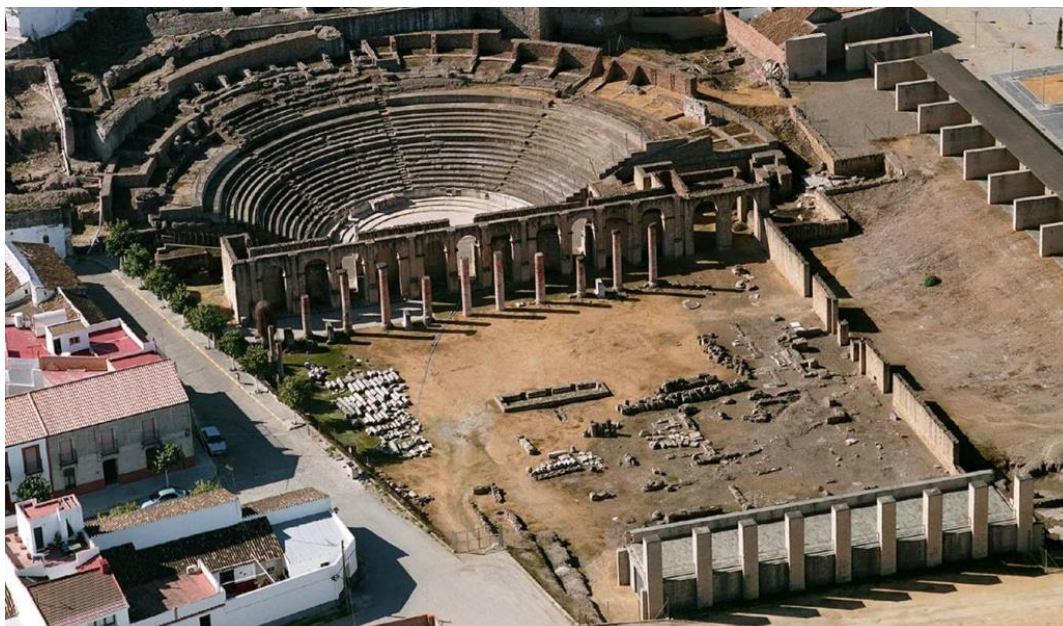


Imagen 6.2. Ruinas de Itálica

Fuente: www.ciudadsecreta.com

6.2 RUTA DE LA MINERIA

Esta sección de la ruta puede ser denominada como ruta de la minería, ya que transcurrirá por pueblos con fuerte tradición minera que han dejado una huella notable en el paisaje, así como un importante patrimonio histórico vinculado a la actividad extractiva del mineral. Esta ruta abarca los municipios de Gerena, Aznalcóllar y el Castillo de las Guardas, cuya historia está marcada por sus explotaciones mineras desde la época romana.

6.2.1 Gerena

Desde Santiponce la travesía se lleva a cabo por la carretera secundaria N-630 y la SE-3410, con un total de 18,3 kilómetros (50-60 minutos en bicicleta), transitándose por la explotación minera de cobre “Las Cruces” y terminando en la localidad de Gerena, donde se pueden encontrar también restos de la época romana como murallas, anfiteatros y un acueducto que llevaba el agua desde el río Guadiamar hacia Itálica, y donde se encuentra igualmente una basílica tardo-romana, la más antigua de Andalucía. Se trata de un pueblo donde la principal actividad económica era la explotación del granito, cuya historia se encuentra explicada en el “Museo del Cantero”.



Imagen 6.3. Las Canteras de Gerena

Fuente: www.turismominero.es

Dentro de la artesanía encontramos un importante taller de trajes de flamenca, el “Taller de Flamenca Paco Álvarez”. Tierra de toros y toreros, donde se localizan diferentes ganaderías alrededor de la localidad y donde nacieron matadores como los Campuzano. Su gastronomía se centra en las carnes y guisos, con la particularidad de la aplicación de una planta típica del lugar llamada “colleja” al cocido, gazpacho y salmorejo. La oferta de alojamiento rural incluye acogedoras casas rurales como son la “Dehesa Casa Quemada” o “Casa Rural Valle Ventoso”.

En esta zona está en desarrollo una atractiva propuesta de turismo rural, con una amplia oferta de actividades tales como rutas a caballo, senderismo, capeas, entre otras. Además, se han instalado paneles informativos y señalización en las rutas naturales, senderos y carreteras paisajísticas con vistas a potenciar este tipo de turismo rural y de naturaleza en la comarca. El responsable de este proyecto es el “Grupo de Desarrollo Rural del Corredor de la Plata”, financiado por la Diputación de Sevilla, el cual ha creado una serie de rutas que permiten tanto a vecinos como al turista la visita a los siete municipios de la comarca del “Corredor de la Plata”. Se compone el proyecto turístico de un total de veinte rutas de naturaleza y senderismo y de cinco carreteras paisajísticas. En Gerena se encuentran cinco rutas naturales y una carretera paisajística, desde las cuales seguirá el trayecto de nuestra ruta en dirección hacia Aznalcóllar y el Castillo de las Guardas.



Imagen 6.4 Rutas comarcales de la comarca del Corredor de la Plata

Fuente: <http://corredorplata.esy.es/>

6.2.2 Aznalcóllar

Desde una de las rutas naturales de Gerena que transcurre sobre las vías de ferrocarril, la ruta “Aznalcóllar-Gerena”, se podrá alcanzar el siguiente pueblo de la ruta, Aznalcóllar. En el transcurso de este trayecto cicloturista, se puede disfrutar del Corredor Verde del Guadiamar, paisaje protegido habilitado por la Junta de Andalucía tras el desastre minero en Aznalcóllar del año 1998. Dentro del Corredor Verde destaca la presencia del “Arroyo de los Frailes”, cuya bella visión puede ser disfrutada por los viajeros mientras pedalean en paralelo a los restos del antiguo acueducto romano que conducía agua a Itálica desde el Guadiamar, para terminar arribando a las famosas minas de Aznalcóllar.



Imagen 6.5. Ruta natural “Aznalcóllar-Gerena”

Fuente: Elaboración propia www.googlemaps.com

La principal actividad de este pueblo ha sido tradicionalmente la explotación minera, hasta que esta sufrió el accidente catastrófico cuando una balsa de residuos de metales pesados se rompió y se vertió al río Guadiamar, el cual fluye hacia el Parque Nacional de Doñana por el Guadalquivir.

Como atractivos monumentales se encuentran el cerro del castillo, con restos de una fortificación islámica de época medieval y desde donde se puede ver el sur del Aljarafe y la campiña, la Iglesia de Nuestra Señora de Consolación o las Capillas de la Cruz de Arriba y Abajo.

Además, la localidad es famosa gracias a la oferta de diferentes actividades como barranquismo, escalada o *puenting* (imagen 6.6). También cuenta con el embalse del Agrio, antigua infraestructura hidráulica, que ahora se emplea como elemento de ocio y esparcimiento para los vecinos de la comarca. Respecto del alojamiento, solo ofrece este servicio el hotel “Over Limit”, de una estrella.



Imagen 6.6. Puenting en Aznalcóllar

Fuente: www.paraisoandaluz.es

6.2.3 Castillo de las Guardas

Para alcanzar la localidad del Castillo de las Guardas se utilizará la carretera paisajística “Castillo de las Guardas-Aznalcóllar”, la cual discurre paralela a la carretera secundaria SE-538 con una longitud de 29,3 kilómetros (2 horas 14 minutos en bicicleta). Durante el camino, la vegetación es de tipo mediterráneo, con alcornoques, encinas y amplias zonas de pastizales; y en las dehesas se puede encontrar una gran cantidad de aves (águilas reales, halcones, águilas imperiales, buitres), lo que constituye un gran atractivo para los amantes del cetrerismo.

Ciudad por donde pasaron romanos y árabes, tras la Reconquista se erige, por la situación estratégica de su castillo, en la ciudad guardián de la Vía de la Plata, protegiendo el transporte de minerales y combatiendo el bandolerismo. Antigua zona minera de piritas, en la actualidad sin explotación, se ha convertido en villa para famosas ganaderías como Juan Pedro Domecq u Osborne.

Como atractivo turístico principal se encuentra la aldea de Minas del Castillo de las Guardas, antigua explotación minera que se encuentra a unos 25 minutos en bicicleta y donde hoy se ubica la Reserva del Castillo de las Guardas, reserva natural de animales salvajes en la que se puede llevar a cabo una ruta tipo safari de unos 15 kilómetros. La zona presenta una amplia oferta de turismo y ocio, con hotel, alojamientos rurales y restaurante, así como actividades del tipo de piragüismo, pista de *kart*, escalada o *paintball*.

En lo tocante a la gastronomía, podemos decir que esta se basa en la matanza, con sus chacinas y los guisos de cuchara, siendo muy célebre el piñonate como plato de repostería. En la artesanía, son típicos los mosaicos, los bordados y otros objetos confeccionados con mimbre.



Imagen 6.7. Reserva natural “El Castillo de las Guardas”

Fuente: <https://jomaromu.wordpress.com/2010/05/03/reserva-natural-castillo-de-las-guardas/>

6.3 RESUMEN DE LA RUTA EN INGLES

The main purpose of the bicycle route proposal is to get to know the secrets and attractions in the northern area of the province of Seville. This area boasts interesting historical and cultural features such as the Roman ruins of Italica, in Santiponce, where two of the most important Roman emperors were born, as well as scenic natural paths that will take you to the heart of the valuable historical heritage linked to mining in the Sierra, delicious traditional Mediterranean gastronomy and varied outdoor activities to be enjoyed in harmony with nature.

The starting point of the route is the Puente del Alamillo in the city of Seville, from which we will head towards the greenway of Italica, passing through Camas and reaching the first destination, Santiponce. It is a town located 35 minutes from Seville, where we can pay a visit to the monastery of San Isidro del Campo, built in the 14th century and to the archeological site of the Roman city of Italica, the first Roman city in Hispania and the birthplace of the emperors Trajano and Adriano.

The next phase of the route could be called the mining route, due to the fact that it goes through some villages with a strong mining tradition that has left its enduring mark on the local landscape. Here, we will also enjoy the rich historical heritage linked to mining since Roman times.

From Santiponce the cycling route is carried on along secondary roads over a distance of 18.3 km. During the move we will pass by a copper mine “Las Cruces”, just before reaching our next destination: Gerena. In this town you can find the ruins of a Roman aqueduct that carried water from the Guadiamar River to the ancient city of Italica, including the Tardo-Roman basilica, the oldest of its type in Andalusia. Besides, Gerena’s main activity was the exploitation of granite, whose history is explained and illustrated in the "Museo del Cantero". Land of bulls, in the vicinity are located famous cattle ranches, and great bullfighters were born here, as for example the Campuzano bullfighting dynasty. Tourists can also enjoy activities in the town such as horseback

riding or hiking. For lovers of cycling, natural trails and landscape roads have been displayed to help the travelers visit all the seven municipalities of the well-known "Corredor de la Plata".

From Gerena we will take the natural path that expands over the old tracks on the "Aznalcollar-Gerena" railway route, heading towards the famous mining town of Aznalcollar. Along the route, we can enjoy the Guadiamar Green Corridor, a protected landscape hosted by the Andalusian Autonomous Government following the mining disaster that took place in the area in 1998. Before reaching our destination through the green corridor we will enjoy the privileged view the "Arroyo de los Frailes" by riding in parallel to the remains of the old Roman aqueduct mentioned above. The main activity of this town had always been the mining exploitation until the mining catastrophe happened. But now the town is very famous with the Sevillian population for the practice of extreme sports such as canyoning, climbing or bungee jumping. It also has the Agrio reservoir, which is used as a leisure place by the locals.

To reach our next destination, we will cycle along the scenic road of "Castillo de las Guardas-Aznalcollar", which runs parallel to a secondary road approximately 30 km long. During the journey we will see a lot of Mediterranean vegetation (cork oaks, holm oaks and grassland) as well as pastures where you can find a large number of birds that can be very attractive to lovers of falconry, such as golden eagles, hawks, etc.). In addition, the town of Castillo de las Guardas appears as a most promising tourist spot, with its long history, its strategic situation, its old pyrite mining complex, and its famous bullfighting livestock farms like that of the Osborne family.

The main tourist attraction is the village of Minas del Castillo de las Guardas, an old mining operation that today has become a natural reserve for wild animals. It also presents a wide range of tourism and leisure activities such as canoeing, karting or paintball. Here, the tourist will enjoy the tasty local gastronomy based on Iberian pork meats and traditional stew.

6.4 ANALISIS DAFO (DEBILIDADES, AMENAZAS, FORTALEZAS, OPORTUNIDADES)

Para realizar un diagnóstico sobre la situación de la ruta arriba diseñada y propuesta se va a utilizar a continuación un análisis DAFO, con el objetivo de conocer qué puntos fuertes y débiles tiene el cicloturismo en la ruta, así como para determinar cuáles son las oportunidades y amenazas que pueden surgir a partir de esta.

Como debilidades pueden enumerarse:

- Falta de alojamiento en general, pero en especial del tipo *eco-friendly*, una de las formas de alojamiento preferidas por los cicloturistas y una de las razones por las cuales estos turistas acuden a realizar este tipo de rutas.
- Conectividad escasa o nula entre las diferentes vías (vías verdes, vías pecuarias y carreteras secundarias) para la consecución de la ruta propuesta. Como ya se señala en el Plan Andaluz de la Bicicleta, la mayoría de las ciclovías de las provincias andaluzas se encuentran sin terminar o en mal estado, algo que puede provocar que los cicloturistas no se sientan atraídos por las mismas, ya que uno de los principales factores por los que eligen el destino es la seguridad, el confort y la conexión de las vías.
- No existe conexión intermodal tren-bicicleta, siendo el único medio para llegar a algunos de estos pueblos el autobús.
- Falta de un ente público local que promocióne, organice, mantenga y cuide de los itinerarios de la provincia en aras de conformar una ruta de calidad, como se muestra en el caso de las Vías Verdes de Girona.

Como fortalezas se pueden enumerar las siguientes:

- Gran cantidad de oferta mixta, como es la cultura gastronómica, el patrimonio monumental, cultural y natural, diversidad paisajística y de actividades complementarias, que hacen de la ruta una magnífica oportunidad para crear una experiencia turística única.
- Condiciones morfológicas de la ruta: a pesar de su escasa conectividad, las vías por las que transcurre la misma se caracterizan por una orografía plana y un nivel de seguridad alto, ya que en la mayor parte del trazado se circula por vías verdes, rutas naturales o carreteras paisajísticas.
- Ruta de distancia reducida comparada con las dos analizadas en el capítulo 5, aunque también puede dar la posibilidad de pernoctación en algunas de los pueblos mostrados.
- Puede concebirse y fomentarse la cicloruta no solo como un espacio turístico para extranjeros, sino que puede llegar a ser un elemento importante del espacio público para el uso y disfrute de la población local.
- La característica climática especial y privilegiada con la que cuenta Andalucía, que puede ser instrumental para la creación y consolidación de una actividad turística, económica y comercial para todo el año en las localidades por donde discurre la ruta.

Las oportunidades del cicloturismo de las que puede gozar esta ruta son:

- El cicloturismo puede ser una herramienta importante para el incremento del uso de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos, así como una oportunidad de mercado para los territorios que, sin disponer de atractivos especiales, pueden sin embargo desarrollar una actividad económica en este sector en crecimiento.
- La posibilidad de crear aún más conciencia sobre el turismo sostenible, motivando a los empresarios turísticos locales a la adaptación de sus actividades a modelos más respetuosos con el medio natural, lo que disminuiría los impactos ambientales negativos con relación al cambio climático.
- Puede suponer un elemento importante para la desestacionalización de la oferta turística, atrayendo turistas en la temporada baja y consiguiendo que la actividad turística se prolongue durante todo el año a unos niveles considerables.
- Se trata de un turismo de bajo coste, lo que puede suponer una oportunidad para las personas que no tengan un alto poder adquisitivo, de poder realizar vacaciones prolongadas visitando varias localidades.
- Se puede introducir la ruta como alternativa dentro de la ruta atlántica de Eurovelo, para promocionar de una manera más amplia la ruta propuesta-

Las amenazas son:

- La falta de conexión entre los modos de transporte, lo que no obstante puede transformarse en una gran oportunidad, si se consigue favorecer dicha conexión intermodal, debido a la costumbre que tienen los mercados emisores de disponer de la intermodalidad tren-bicicleta en sus destinos cicloturísticos.
- La poca implicación de los gobiernos para llevar a cabo la gran cantidad de políticas medioambientales y de sostenibilidad que se han generado durante los últimos 20 años en otros países, con escasa financiación y apoyo legislativo.

- La poca implicación de los empresarios locales y nacionales en el sector del cicloturismo puede hacer que los turoperadores extranjeros no exploten el mercado español, a pesar de su innegable atractivo para este perfil específico de turista.

Capítulo 7

CONCLUSIONES

Como se ha podido comprobar a lo largo del presente trabajo, se puede afirmar que el cicloturismo es una actividad turística singular que ha venido tomando forma como concepto definido y consolidándose como atractiva modalidad de ocio y vacacional desde el último tramo del siglo XX hasta el presente, desarrollándose primero en los países donde es más habitual el uso de la bicicleta como medio de transporte, como son Holanda, Alemania, Francia, Reino Unido o Canadá. En esta tipología de turismo sostenible pueden encontrarse tres subgrupos diferenciados: vacaciones en bicicleta, ciclismo en vacaciones y los ciclistas excursionistas. El elemento común que aglutina y vertebró dichas tres variantes nos permite pensar de manera general y sistemática en una forma propia de hacer turismo en la cual la bicicleta es parte integral de la experiencia turística.

Se ha expuesto que el cicloturista europeo suele responder al perfil de hombre perteneciente al segmento de edad de 45 a 55 años, con buen estatus económico-social y que acostumbra a realizar la actividad en grupos de dos. Los elementos determinantes para la elección del destino suelen ser la climatología, las facilidades y seguridad de las modalidades de itinerarios consolidados (con vías acondicionadas para la actividad y variada oferta complementaria) y la disponibilidad de alojamientos respetuosos con la naturaleza (resultan especialmente interesantes en este particular los alojamientos especializados *Bed & Bike*).

España se encuentra entre los países más visitados por los turistas debido a la gran cantidad de infraestructuras turísticas de las que dispone, su clima privilegiado y la buena relación calidad-precio en los servicios que ofrece; pero no especialmente por los practicantes de la modalidad del cicloturismo, debido en buena medida al desorden en la gestión de la misma; la desconexión entre las diferentes vías cicloturistas (vías verdes, carreteras paisajísticas y rutas naturales), sobre todo en Andalucía como se constata en el Plan Andaluz de la Bicicleta; y la insuficiente promoción de esta forma de turismo relativamente novedosa por parte de los diferentes agentes implicados en ella.

A pesar de todo esto, se puede afirmar que el cicloturismo ha experimentado ya un cierto grado de éxito y que nos encontramos ante un mercado aún por explotar, pero con un indudable potencial y gran proyección de futuro, habida cuenta de la considerable cantidad de aspectos positivos contenidos en las características básicas que lo definen: no contamina, es silencioso, eficiente, sostenible, respetuoso con el entorno natural, rápido, económico, saludable, seguro y atractivo. Además, este tipo de turismo no necesita de grandes inversiones, supone una herramienta útil para la consecución de los objetivos globales planteados para el turismo sostenible por la "Organización Mundial del Turismo" vistas en el capítulo 4, y puede reportar grandes rendimientos económicos, como se puede inferir de los beneficios económicos potenciales apuntados en el capítulo 4 y de los estudios realizados de las rutas exitosas en el capítulo 5.

La promoción y organización de este tipo de turismo pueden generar una significativa cantidad de impactos positivos, ya que potencia el turismo interno y transfronterizo, ayuda a reducir de forma significativa las emisiones contaminantes de CO₂, contribuye a la reutilización de activos e infraestructuras públicas en desuso (vías verdes) y, lo más importante, puede incentivar el crecimiento económico en áreas rurales, fomentando el interés sobre las particularidades de la comunidad en la cual se hayan implantado las rutas cicloturistas, como se expuso en los capítulos 4 y

5. Para contribuir a esta tarea, ha surgido una gran cantidad de planes y ayudas tanto europeas como nacionales y locales, pero pocas han tomado aún forma, como bien apunta el Plan Andaluz de la Bicicleta, en estos momentos casi totalmente paralizado.

En España, aunque no este aún desarrollada fuertemente la oferta de este tipo de turismo, hay comunidades y regiones que tienen en sus manos la fórmula para incorporar el cicloturismo como un producto turístico definido y asentado más que tenga un peso específico en su desarrollo económico. Se puede decir que el sector del cicloturismo está empezando a consolidarse entre las empresas españolas debido a que empresas especializadas en turismo ecológico han optado ya por esta alternativa del uso de la bicicleta como medio de transporte para realizar sus rutas; un buen ejemplo de esto es la empresa “*Babel Nature*”, especializada en ecoturismo, que está utilizando bicicletas eléctricas para la práctica de sus actividades.

Tras la confección de la ruta propuesta se han puesto de manifiesto algunas consideraciones sobre lo que puede faltar actualmente para estar en condiciones reales de ofrecer unas rutas cicloturistas de calidad, como son la falta de alojamiento adecuado para este tipo de turismo (las *Bed&Bike* o simplemente alojamiento reglado adaptado para este turismo), la escasa conectividad entre las vías acondicionadas o más adecuadas para este tipo de turismo, la inexistencia de interconexión intermodal (tren-bici o bus-bici) y, lo más importante, un ente público o privado local que tenga un interés especial en este nuevo tipo de turismo. La poca implicación de las diferentes autoridades e instituciones responsables y la desconexión antes comentada, así como la escasa implicación de algunos empresarios nacionales, pueden hacer que los turoperadores extranjeros no exploten como cabría esperarse el mercado español.

Las grandes particularidades que tiene España como pujante destino turístico encajan a la perfección con las necesidades e intereses del cicloturismo. En este sentido, la valiosa e ingente cantidad de patrimonio que posee nuestro país, tanto cultural, histórico como artístico, la rica gastronomía, la privilegiada climatología, la variada oferta turística, las buenas infraestructuras mezcladas con una muy atractiva relación calidad-precio o la propia orografía del territorio deberían servir como incentivo para que se tome en serio la implantación de esta nueva forma de actividad turística. Por otro lado, con el cicloturismo se crea más conciencia sobre el turismo sostenible, pudiendo suponer este, asimismo, un elemento importante para la desestacionalización del turismo en algunas zonas. Se trata, en cualquier caso, de un tipo de turismo económico, que además ofrece la posibilidad de conectar las vías cicloturistas nacionales con rutas internacionales altamente consolidadas como *Eurovelo* o *Pirinexus*, como se vio en el análisis de, las rutas exitosas del capítulo 5.

Por último, se puede apreciar el volumen de importancia que está teniendo este sector debido a la organización de congresos y ferias dedicados a dar a conocer esta actividad. Un buen ejemplo de ello es la realización este año 2018 de la segunda “Feria de la Bicicleta de la provincia de Sevilla”, donde se han marcado objetivos definidos como el fomento de la práctica del cicloturismo, la incentivación de la conexión entre empresas y la promoción de asociaciones, clubes y empresas para la creación de un órgano común que gestione la oferta de este tipo de actividad.

BIBLIOGRAFIA

- ABC (2015) Los seis beneficios de montar en bici, Edición Sevilla, Sección Familia. <http://www.abc.es/familia-vida-sana/20150419/abci-seis-beneficios-bici-201504171144.html>
- AEVV-EGWA (Asociación Europea de Vías Verdes- European Greenways Association) (2016) Declaración para una "Red Verde Europea". <http://www.aevv-egwa.org/es/declaracion-para-una-red-verde-europea/>
- Brundtland, G. H. (1987). Informe de la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y el Desarrollo: Nuestro futuro común. *Documentos de Naciones Unidas*, 416. <http://scholar.google.com/scholar?hl=en&btnG=Search&q=intitle:Informe+de+la+comision+mundial+sobre+el+medio+ambiente+y+el+desarrollo.+nuestro+futuro+comun#5>
- Booking.com (2018) Where Sustainable Travel is Headed in 2018. <https://globalnews.booking.com/where-sustainable-travel-is-headed-in-2018/>
- EuroVelo (The European Cycle Route Network). <http://www.eurovelo.com>
- Faulks, P., Ritchie, B., & Fluker, M. (2007). Cycle Tourism in Australia. An Investigation into its Size and Scope. <https://doi.org/920965017>
- G.D.R. Corredor de la Plata. <http://corredorplata.esy.es/>
- GESOP (Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública) (2017) Barómetro de la bicicleta en España. Informe de Resultados Junio de 2017. <http://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2017/11/RCxB-Bar%C3%B3metro-de-la-Bicicleta-en-Espa%C3%B1a-2017-Informe.pdf>
- Global Sustainable Tourism Council. (2015). Carta Mundial de Turismo Sostenible, 34. <http://cartamundialdeturismosostenible2015.com/wp-content/uploads/2016/05/Carta-Mundial-de-Turismo-Sostenible-20.pdf>
- Google Maps. <https://www.google.com/maps>
- GSTC (Global Sustainable Tourism Council) (2015) November 2015 World Summit on Sustainable Tourism ST+20-Spain. <https://www.gstccouncil.org/november-26-67-2015-world-summit-on-sustainable-tourism-st-21/>
- GSTC (Global Sustainable Tourism Council) (2018). <https://www.gstccouncil.org/gstc-criteria/>
- Jomaromu's Blog - En contacto con la Naturaleza <https://jomaromu.wordpress.com/2010/05/03/reserva-natural-castillo-de-las-guardas/>
- Junta de Andalucía. (2014). Plan andaluz de la bicicleta. PAB 2014-2020. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Mató, E., & Troyano, X. (2014). El impacto económico del cicloturismo en Europa. Síntesis de los principales estudios realizados. https://viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Informe_Cicloturismo_2014.pdf
- McGrath, P., Paul Peeters, P., & Eijelaar, E. (2012). The European Cycle Route Network Eurovelo. <https://www.cstt.nl/userdata/documents/finalreport-eurovelo2012.pdf>
- Mundet, L., & Coenders, G. (2010). Greenways: A sustainable leisure experience concept for both communities and tourists. *Journal of Sustainable Tourism*, 18(5), 657–674. <https://doi.org/10.1080/09669581003668524>
- Murphy, P.E., & Price, G.G. (2005) Tourism and Sustainable Development https://www.researchgate.net/publication/284826761_Tourism_and_sustainable_development
- ONU (1992) Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. <http://www.un.org/spanish/esa/sustdev/documents/declaracionrio.htm>
- ONU (Organización de Naciones Unidas). (2002)(a). Informe de la Cumbre de Johannesburgo. *Naciones Unidas*, 1–184. <http://www.un.org/esa/agenda21/natlinfo/wssd/spain.pdf%5Cnhttp://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N02/636/96/PDF/N0263696.pdf?OpenElement>
- ONU (Organización de Naciones Unidas). (2002)(b). La Cumbre de Johannesburgo sobre el Desarrollo Sostenible (Anexo Plan de Aplicación), 7–79. http://www.un.org/spanish/esa/sustdev/pdf/WSSD_PlanImpl.pdf
- Paraíso Andaluz - Puenting y Aventura. <http://www.paraisoandaluz.es/>
- Patrimonio Industrial Minero de la Andalucía Rural. <http://www.turismominero.es>
- Pirinexus - Ruta Cicloturística Catalana. <http://www.pirinexus.cat/>

- Serra i Serra, M. (2016). El cicloturismo y las vías verdes como ejemplo de turismo sostenible. *Revista CIDOB d'Àfers Internacionals*, 113(1133-6595), 187-209. <https://doi.org/10.24241/REVISTACIDOB.V01113.312830>
- UNWTO (2014). Foro Internacional sobre Desarrollo Sostenible del Turismo e Innovación, 14. http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/informe_sobre_sostenibilidad_turistica_es.pdf
- Web oficial de las Vías Verdes Españolas. <http://www.viasverdes.com/>
- WTO (1993) Tourism to the Year 2000: Qualitative Aspects Affecting Global Growth - A Discussion Paper (Executive Summary) <https://www.abebooks.com/9789284400102/Tourism-Year-2000-Beyond-Part-9284400104/plp>