

El cicloturismo y las vías verdes como ejemplo de turismo sostenible

Cycle tourism and rail trails as examples of sustainable tourism

Macià Serra i Serra

Profesor asociado de Ciencia Política, Universitat de Girona
macia.serra@udg.edu

Resumen: Este artículo expone que el cicloturismo es un sector aún pequeño dentro del turismo sostenible, pero con gran potencial de crecimiento y con unas características atractivas para las poblaciones que lo desarrollan. En base a esta tesis, en primer lugar, se elabora una descripción del cicloturismo, sus características, evolución e impactos; en segundo lugar, se analiza su implementación desde las políticas públicas en las últimas dos décadas; en tercer lugar, se examina cómo se ha desarrollado el cicloturismo en diversos países y en qué consisten las «vías verdes», y se comparan dos casos de estudio exitosos (las *Vies Verdes* de Girona y *La Loire à Vélo*); por último, en las conclusiones, se pone de relieve la importancia de este turismo sostenible en el que, para su implementación, son necesarias la cooperación y el trabajo en red entre distintos actores públicos y privados, además de lanzarse la pregunta de si este tipo de turismo es replicable en países de desarrollo medio.

Palabras clave: turismo, cicloturismo, políticas públicas, sostenibilidad, medio ambiente

Abstract: *This article argues that while cycle tourism remains only a small sector within sustainable tourism, it has great growth potential and attractive characteristics for the communities that engage in it. Based on this thesis, first, a description is given of cycle tourism, its characteristics, evolution and impacts. Second, its implementation through public policies over the past two decades is analysed. Third, the way cycle tourism has developed in various countries is examined, along with what "rail trails" are, comparing two successful case studies (Girona's Vies Verdes and La Loire à Vélo). Finally, the conclusions highlight the importance of this sustainable means of tourism, the implementation of which requires cooperation and networking between various public and private actors, and raises the question of whether this type of tourism is replicable in medium-developed countries.*

Key words: *tourism, cycle tourism, public policies, sustainability, environment*

En el contexto europeo, las dos últimas décadas han visto cómo aumentaba el uso de la bicicleta con fines de movilidad y recreacionales. Este fenómeno ha ido acompañado del despegue de un sector turístico que concibe la bicicleta como una parte muy relevante del viaje turístico. El artículo pretende analizar el cicloturismo y las infraestructuras por donde normalmente transita: las vías verdes. Así, se analiza el cicloturismo en relación con el sector turístico, el uso de la bicicleta y los impactos que genera. Para ello, se aplica el análisis del ciclo de las políticas públicas en la construcción y gestión de las vías verdes, y se examina el rol que desempeñan los actores implicados. A continuación, se observa la situación de dichas vías en distintos estados y, finalmente, se analiza el uso y el modelo de gestión en dos casos de estudio concretos.

Si bien la literatura académica en relación con los impactos del uso de la bicicleta es cada vez más abundante, no así la relacionada con las vías verdes, en especial desde ámbitos como las políticas públicas o los *global studies*. Este artículo pretende ser una contribución para seguir entendiendo cuáles son los factores que posibilitan la construcción de vías verdes en algunos territorios, los mecanismos para impulsarlas y mantenerlas, así como los impactos que generan en el territorio por donde pasan.

El desarrollo del cicloturismo

El turismo es uno de los sectores económicos más importantes –en algunas zonas del mundo, el que más– y año tras año aumenta su volumen mundial (UNWTO, 2015: 2). A nivel europeo es la tercera actividad económica más importante y genera el 9% del PIB comunitario (Lelonek, 2014: 2). Las preocupaciones por convertirlo en una actividad más sostenible y con menos impacto ambiental han aumentado en los últimos años. Las dos últimas décadas han visto surgir con fuerza un nuevo turismo que no solo busca descubrir un nuevo lugar, sino también recorrerlo en bicicleta: el cicloturismo. Este, aunque tiene poco impacto en el conjunto del mercado turístico, puede tener un papel relevante en las estrategias de desarrollo turístico sostenible y la desconcentración territorial del impacto. Muchas regiones quieren atraer un perfil de visitante que no contamine, con un alto nivel adquisitivo, que esté interesado en la naturaleza e historia del lugar y que reparta su gasto a lo largo del recorrido.

El cicloturismo se puede entender de muchas maneras. De hecho, la discusión académica y gubernamental sobre la definición del cicloturismo está siempre presente allí donde se aborda el análisis de este tipo de turismo (Faulks *et al.*, 2007: 9). Aquí lo definiremos como el desplazamiento en bicicleta de un lugar a otro por

motivos recreacionales, tal como es entendido en el informe sobre la materia elaborado para el Parlamento Europeo por Weston *et al.* (2012: 7). En dicho informe, que recoge datos de diversas fuentes, se intenta estimar el volumen del cicloturismo a nivel europeo; y de él se deduce 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 usa la bicicleta como principal medio de transporte (por ejemplo Italia, España, Grecia o Irlanda), menos del 1% de desplazamientos turísticos son para hacer cicloturismo. En cambio, en los estados en los que entre el 12% y el 20% de la población tiene como vehículo principal la bicicleta, el peso del cicloturismo en los desplazamientos turísticos se eleva hasta el 3%, como en los casos de Alemania, Dinamarca o Bélgica. Los Países Bajos destacan con más del 20% de la población que usa la bicicleta como medio de transporte principal, con un porcentaje de cicloturistas que se eleva al 3,7% de los desplazamientos turísticos (ibídem: 35).

Para el cicloturista es muy atractiva la idea de recorrer una ruta fácil, segura y en medio de la naturaleza. Las vías verdes encajan perfectamente en esta demanda. Son caminos no motorizados, acondicionados para el recorrido a pie o en bicicleta, y accesibles a personas con movilidad reducida. Muchas veces discurren por espacios naturales, siguiendo el curso de un río o por antiguas líneas de ferrocarril abandonadas, de manera que enlazan distintas poblaciones a lo largo de la ruta. En numerosas ocasiones, el patrimonio histórico y cultural de la ruta también es un aspecto relevante. Tienen un atractivo turístico importante pero, como se aborda más adelante, también impactan en otros aspectos: mejoran la salud de sus usuarios, promueven una movilidad sostenible y segura, y crean un nuevo espacio público, entre otros. No obstante, el cicloturismo es aún un fenómeno turístico reciente; es a partir de los años noventa del siglo pasado cuando emerge como práctica y, por lo tanto, es también a partir de entonces cuando empiezan a aparecer estudios sobre este tema en la literatura académica, particularmente en el mundo anglosajón (Lew *et al.*, 2004: 153).

Hay multitud de impactos generados por el cicloturismo. Primeramente nos centraremos en los económicos pero, antes de empezar el análisis, es necesario mencionar que conviene tomar con precaución los datos que se describen porque la mayoría de estudios aún son parciales y sin continuidad en el tiempo. Por un lado, algunas aproximaciones a nivel europeo apuntan a 20 millones de vacaciones ciclistas pernoctando en el destino (Weston *et al.*, 2012: 117), lo que sugiere, aunque rectificáramos los datos a la baja, un impacto no irrelevante en el sector turís-

El cicloturismo, aunque tiene poco impacto en el conjunto del mercado turístico, puede tener un papel relevante en las estrategias de desarrollo turístico sostenible y la desconcentración territorial del impacto.

tico europeo. Por otro lado, la síntesis de seis estudios sobre cuatro estados (Suiza, Países Bajos, Francia y Alemania) y dos regiones (Renania y Baja Austria) acerca del impacto económico del cicloturismo (Mató i Palós, 2014: 49) apunta que el gasto medio en viaje es ligeramente mayor en el cicloturismo que en el turismo en general. Los cicloturistas gastan más en las ciudades grandes y medianas que en las zonas rurales, y realizan su gasto a lo largo de la ruta. Otros estudios centrados en el Reino Unido también se han aproximado al impacto económico del mercado ciclista y los resultados muestran que el nivel de gasto de los cicloturistas tiene que ver con su nivel de ingresos, el número de personas del grupo y los días de viaje (Downward *et al.*, 2001: 39). En otros países como Nueva Zelanda (Hall y Ritchie, 1999: 89), los estudios han arrojado conclusiones similares: aún existe potencial de crecimiento y es un tipo de turismo que genera ingresos en zonas rurales alejadas de los centros turísticos.

Si bien es cierto que, dentro del turismo, este es aún un sector muy pequeño, no tiene por qué serlo a nivel local. Por la propia naturaleza del itinerario, los gastos se reparten a lo largo de muchas localidades; por ejemplo, en algunas ciudades de la ruta del Danubio, el 60% de pernoctaciones registradas son debidas al cicloturismo (Lumsdon, 2000: 366). Pero sabemos que no todos los impactos se pueden medir económicamente; de hecho, uno de los impactos más relevantes para el futuro de todos es el medioambiental. Desde la inicial Declaración de Djerba en 2003, así como en las que han seguido de Davos, en 2007, y la más reciente de Legazpi, en 2014, combatir el cambio climático es una de las prioridades de la Organización Mundial del Turismo (OMT) de Naciones Unidas. Aunque no hay un reconocimiento explícito del cicloturismo en ninguno de los documentos aprobados (UNWTO, 2003, 2007 y 2014), ni referencias a la bicicleta o a la movilidad sostenible, sí podemos afirmar que el cicloturismo encaja perfectamente en la estrategia para convertir el turismo en una actividad más sostenible y con menos impacto medioambiental. Otra cuestión es el impacto de los cicloturistas en su desplazamiento hasta el destino, pero estos, normalmente, se preocupan de moverse contaminando lo menos posible. Así, el tren es utilizado por los cicloturistas tres veces más que la media de todos los turistas, mientras que el coche y el avión son menos utilizados (Mató i Palós, 2014: 69).

El perfil de las personas que viajan en bicicleta por vías verdes europeas es el de una persona de entre 45 y 55 años, con estudios secundarios o universitarios, con un nivel de ingresos entre 24.000 y 36.000 euros al año, y que viaja en pareja o en grupo (*ibídem*: 34). La mayoría de cicloturistas realizan excursiones de un día, y el porcentaje que pasa varios días y, por lo tanto, se aloja en el destino suele estar entre el 20% y el 30% del total de cicloturistas. Los factores que más destacan los cicloturistas para escoger este tipo de vacaciones son el ejercicio saludable, la cercanía con la naturaleza, la flexibilidad, la salud y sentirse lejos

de la vida diaria (ibídem: 74). Otros autores también apuntan al descubrimiento del territorio, el disfrute de la naturaleza o el pasarlo bien y hacer deporte (Apostolopoulos *et al.*, 1996: 105). Por lo que respecta al destino, se valora la seguridad y continuidad de las rutas, la existencia de espacios naturales y la señalización clara y continua (Weston *et al.*, 2012: 27). Parece evidente que las vías verdes encajan perfectamente con estas demandas y es por ello que atraen a este tipo de turistas.

Como ya se ha apuntado, existe una correlación clara entre el uso de la bicicleta en una zona y el número de desplazamientos turísticos en bicicleta que genera (ibídem: 24). En muchísimos contextos culturales diferentes (Pucher *et al.*, 2010: 122) podemos observar cómo la mayoría de las veces las políticas públicas para crear rutas seguras para las bicicletas, si son integrales y abordan todos los aspectos importantes para los usuarios, aumentan el uso de la bicicleta en el área en que se implementan. Asimismo, el aumento de uso implicará una mayor proporción de cicloturistas y estos lugares se convertirán también en un destino atractivo tanto para los turistas del propio Estado como para los extranjeros. Los datos confirman esta relación: aquellos estados donde más se usa la bicicleta a diario son los que reciben mayor número de viajes turísticos en bici en relación con su población (Weston *et al.*, 2012: 35).

El aumento de uso de la bicicleta implicará una mayor proporción de cicloturistas, y estos lugares se convertirán también en un destino atractivo tanto para los turistas del propio Estado como para los extranjeros.

Después de la Segunda Guerra Mundial, durante algunas décadas disminuyó el uso de la bicicleta en la mayoría de países con un Índice de Desarrollo Humano (IDH) alto. Pero, a partir de los años setenta, principalmente en los Países Bajos y más tímidamente en Bélgica y Dinamarca, el uso de la bicicleta volvió a crecer lentamente, de la mano de la mejora de las infraestructuras ciclistas. No en todos los estados se han impulsado al mismo tiempo las políticas públicas para el uso de la bicicleta (Ortega Cerdà y Cerdà Cuéllar, 2005: 101), pero en muchos de ellos desde mediados de los años noventa se ha registrado un aumento continuo del uso de este medio de transporte. Ejemplo de ello son España, que entre 2008 y 2015 dobló el porcentaje de personas que utilizan la bicicleta diariamente (Red de ciudades por la bicicleta, 2015: 14), y los Estados Unidos, donde los desplazamientos en bicicleta aumentaron de 1.700 millones en 1990 a 4.000 millones en 2009 (US Department of Transportation, 2010: 6).

En este contexto, cabe subrayar los beneficios sociales que genera el uso de la bicicleta. El más importante es la mejora psíquica y física de quienes la usan. Hay muchos estudios que relacionan el uso de la bicicleta con la mejora de muchos aspectos de la salud (Mercat, 2009: 441) y hasta con la reducción del

gasto del sistema de salud (Grous, 2012: 16). Promover las políticas públicas adecuadas para que aumente el uso de la bicicleta mejora la movilidad, ayuda a mantener el aire más limpio, mejora la salud de las personas que usan la bicicleta y puede atraer turismo. Hay pocas políticas públicas que ofrezcan esta diversidad de impactos beneficiosos.

Cicloturismo y políticas públicas: desarrollo y retos

Para analizar las vías verdes y el cicloturismo se partirá del ciclo clásico del análisis de las políticas públicas, lo que permitirá abordar dicho análisis por fases (Vallès y Martí i Puig, 2015: 393). La primera es la entrada en la agenda: a finales de los años ochenta y principios de los noventa, dentro de un enfoque hacia la movilidad sostenible, algunas administraciones de distintos países empezaron a valorar la posibilidad de invertir en infraestructuras de transporte para bicicletas y peatones. En la mayoría de casos fueron los poderes públicos, sin una demanda social mayoritaria ni una presión destacable, los que empezaron a impulsar políticas para la movilidad sostenible y el desarrollo de la bicicleta. No obstante, también hay casos –como el británico o el norteamericano– en los que es un actor privado, una asociación de usuarios, el que toma la iniciativa y presiona a las administraciones.

En la segunda fase, respecto al proceso de decisión en una política pública, se pueden tomar distintas perspectivas de análisis (Dente y Subirats, 2014: 67). En el caso que nos ocupa se puede hablar de racionalidad limitada y de incrementalismo. En primer lugar, la perspectiva de racionalidad limitada encaja en el momento en que se decide impulsar una vía verde. Así, se busca fomentar el uso de la bicicleta dentro de las limitaciones del entorno político en cada momento. Hay una intencionalidad política para impulsarlas, pero no hay certeza acerca de los resultados. Una vez ya se ha construido un tramo, se puede hablar de incrementalismo, ya que seguramente se irá conservando y ampliando. El ritmo de despliegue tendrá mucho que ver con la voluntad política de los actores implicados. En la tercera fase, una vez se ha tomado la decisión, se debe implementar la política, en este caso la construcción y acondicionamiento de las vías: por un lado, es necesaria una visión global *top-down* para ordenar y dar coherencia al diseño de vías largas o redes de vías verdes o caminos ciclables; pero es al bajar al terreno cuando nos damos cuenta de los matices que esconde la implementación. La perspectiva *bottom-up* es la que permitirá adaptar la vía a las necesidades y particularidades de la zona. Este enfoque desde abajo no es irrelevante; no habrá los mismos impactos económicos y sociales,

por ejemplo, si las empresas que se contratan para desarrollar el proyecto son locales y/o de integración de personas con necesidades especiales, que si el único criterio para escoger las empresas que construirán la vía es el económico.

La evaluación de las políticas públicas –la cuarta fase– es un imperativo de cualquier gestor o responsable público si quiere mejorar los servicios que presta o los productos que genera con recursos públicos. En el caso de las vías verdes, suele haber contadores automáticos que monitorizan el uso de la infraestructura en distintos lugares, durante todo el día y todo el año; aunque sobre el uso de las vías verdes y las vías ciclables segregadas se puede afirmar que aún queda mucho camino para recorrer en el estudio de su uso, la mayoría de referencias coinciden en la misma conclusión hacia los gestores públicos: «si lo construyes, lo usarán» (Grous, 2012: 7). Cuando a los fríos números de los contadores se les añade la información recogida por encuestas a los usuarios, se constata que es una infraestructura usada mayoritariamente por personas que viven cerca de ella. Así, es aprovechada por personas de todo tipo de condición física y edad para realizar ejercicio de una manera saludable y, además, puede atraer un tipo de turismo interesante. Con todo ello, se puede afirmar que se está creando valor público (Moore, 1998: 89); aunque es necesario seguir investigando para ofrecer un mejor servicio y para comprender las dinámicas multinivel que producen como resultado las vías verdes; o, también, tratar de comprender por qué de los miles de kilómetros potenciales (por ejemplo, de antiguas vías de tren en desuso) solo una pequeña parte se han convertido en vías verdes.

Un aspecto relevante de la evaluación –poco tratado en la literatura, pero con un impacto muy importante en el uso de las vías y en la capacidad de atraer visitantes– es el referente a la discontinuidad en las vías verdes (se pueden observar mapas llenos de pequeños tramos de vías no conectadas entre sí). Esta dispersión es producto del papel central que juega la Administración local en la elaboración e implementación de estas vías. En este sentido, como no hay una acción coactiva de ninguna institución superior, queda a merced de la voluntad política de las administraciones locales por las que discurre la vía verde el hecho de que esta se convierta en un recorrido continuo y bien señalizado. Precisamente la señalización es uno de los elementos que la mayoría de evaluaciones apuntan que debe mejorarse. Aunque algunos autores recomiendan la no señalización de itinerarios, sino la señalización de todos los caminos con una perspectiva de red para dar mayores opciones al usuario (Sabaté *et al.*, 2007: 131), considero que esta segunda opción es más favorable para los usuarios familiarizados con la zona o con experiencia en el manejo de mapas; por su parte, la señalización de itinerarios o rutas –si bien restringe las posibilidades– ofrece mayores facilidades para la orientación de los cicloturistas extranjeros o para la mayoría de visitantes que simplemente quieren descubrir una ruta y minimizar la posibilidad de perderse.

En todas las fases de las vías verdes –como política pública– intervienen numerosos actores que desempeñan un rol en esta política multinivel. Asimismo, el objeto que nos ocupa se puede abordar desde muy diversas perspectivas: el medio ambiente, el transporte, el turismo, el deporte, etc. En el caso de la Unión Europea, las políticas de transporte se han circunscrito a los sectores de la carretera, del ferrocarril, marítimo, fluvial y aéreo (Díez, 2009: 927), pero no a la bicicleta. En cambio, desde las áreas de medio ambiente, sí se han impulsado políticas relacionadas con este último medio de transporte. Pero el mayor impulso al cicloturismo –e incluso al desarrollo de infraestructuras ciclistas– ha sido realizado desde el ámbito del turismo, a través de la Dirección General de Empresa e Industria, con los diferentes nombres que esta ha tenido a lo largo del tiempo (en la actualidad, DG Crecimiento). Su importancia ha ido creciendo paralelamente a la incorporación al acervo comunitario de las materias de turismo, hasta que el Tratado de Lisboa (art. 195) dispuso que la Unión puede

La financiación europea seguirá llegando a proyectos para desarrollar el cicloturismo en distintas regiones europeas. Para obtener financiación, los proyectos requieren de la colaboración entre actores públicos y privados, así como entre actores de distintos países.

complementar la acción de los estados miembros en el sector turístico. No es irrelevante, así, señalar desde dónde se impulsan las políticas, porque ello determinará en gran parte el camino que estas seguirán (Cram, 1997: 167). Alrededor de esta materia concreta se han constituido los grupos de presión o *lobbies*

propios de un sector maduro en las políticas públicas europeas, como la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV o EGWA, por sus siglas en inglés) o la Federación Europea de Ciclistas (ECF, por sus siglas en inglés), a los que se hará referencia en la parte dedicada a los actores privados.

Según los datos de la propia Comisión Europea, proporcionados en un encuentro con el sector (Lelonek, 2014: 10), los fondos estructurales han financiado 600 millones en infraestructuras ciclistas a lo largo y ancho de Europa en el período 2007-2013; y también han financiado algunos proyectos de envergadura transnacional, como *EuroVelo* o *Iron Curtain Trail*, que se tratarán más adelante. En las previsiones de financiación 2014-2020, el cicloturismo puede encajar en distintas convocatorias (European Commission, 2014: 35) y, por lo tanto, la financiación europea seguirá llegando a proyectos para desarrollar el cicloturismo en distintas regiones europeas. Para obtener financiación, los proyectos requieren de la colaboración entre actores públicos y privados, así como entre actores de distintos países. De este modo, se persigue solidificar relaciones de confianza entre actores de distintos estados europeos. También los estados pueden ejercer un papel planificador, impulsor y financiador de proyectos a

través de diferentes instrumentos. En el caso francés, por ejemplo, un partenariado público-privado, *La France à Vélo*, impulsa la coordinación de las políticas públicas para el turismo en bicicleta. En el caso español, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, con participación pública, ha impulsado la extensión de la red de vías verdes en todo el territorio (Aycart Luengo, 2001: 29). Así, establecer como prioridades la creación o extensión de la red de vías verdes y financiarlas adecuadamente puede facilitar considerablemente la creación de consensos territoriales.

Son las administraciones locales las que suelen tener la iniciativa para impulsar en su territorio las infraestructuras destinadas a facilitar la seguridad y potenciar la actividad de ir en bicicleta. La ambición de sus políticas determinará en gran medida el número de usuarios de bicicletas en su territorio. Pero cuando nos referimos específicamente a las vías verdes, hay que señalar que será necesaria la coordinación e implicación de distintas administraciones locales. Cuanto mayor sea el grado de coordinación entre ellas, mayor será la continuidad de las mismas. En este sentido, cabe destacar la iniciativa de las vías verdes de Girona y su modelo de gestión: el consorcio (Canals i Ametller, 2010: 158). En esta área, todos los municipios por donde transcurre la vía se agruparon en un nuevo ente público dedicado exclusivamente a preservar y fomentar el uso de las vías verdes: *el Consorci de les Vies Verdes de Girona*. La valoración compartida entre los municipios, casi dos décadas después de su puesta en marcha, es positiva y el consorcio sigue activo. Año tras año se incorporan nuevos municipios que quieren extender la red de vías verdes y también empresas privadas que se benefician de la actividad económica que las vías verdes generan.

Así pues, en los diferentes estados europeos, no es siempre el mismo actor el que impulsa y gestiona una vía verde, sino que hay una gran diversidad. No obstante, a lo largo de los años se han consolidado las asociaciones y redes del sector. El caso de la AEVV-EGWA europea es paradigmático, ya que agrupa distintas administraciones locales, regionales y estatales que gestionan vías verdes, y ha conseguido ejercer de interlocutor con las autoridades competentes en Bruselas, marcando la posición del sector en diferentes ámbitos. También hay actores privados de naturaleza no lucrativa que influyen en el proceso de las políticas públicas; estos suelen ser las asociaciones de usuarios de la bicicleta, muy fuertes y representativas en algunos casos, como en el Reino Unido (Sustrans) o en los Estados Unidos (*Rails-to-Trails Conservancy*), que han impulsado la construcción de miles de kilómetros a lo largo de la geografía de sus estados. Financiadas por instituciones públicas y privadas, presionan a las administraciones y promueven el uso de la bicicleta entre la población. La Federación Europea de Ciclistas (ECF) ha robustecido en los últimos años su estructura y capacidad de influencia en Europa; buena muestra de ello es el impulso a la red *EuroVelo*, de la que se hablará más adelante.

Las vías verdes: el cicloturismo en ruta

Las vías verdes son definidas habitualmente como caminos no motorizados acondicionados para el paseo a pie o en bicicleta (Mundet y Coenders, 2010: 657). Otras definiciones provenientes de la planificación del territorio (Fábos, 2004: 332; Labaree, 2000: 20) amplían la definición también a corredores naturales entre espacios naturales. Para este artículo se tomará la definición adoptada por la AEVV-EGWA: «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 en 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 ferroviarias abandonadas constituyen un soporte privilegiado para el desarrollo de vías verdes».

En muchos casos las vías verdes se construyen sobre antiguas vías de tren abandonadas en la época en que el coche se impuso en eficiencia y eficacia a muchas vías de tren. Una de las características de las vías verdes es la accesibilidad, por lo tanto su uso debe ser posible para personas de todas las condiciones físicas y también a las personas con movilidad reducida. Las antiguas vías de tren habitualmente ya recorrían trazados que evitaban las pendientes fuertes. Su conversión en vías verdes es pues una recuperación del espacio público y un aprovechamiento de inversiones precedentes. Por otro lado, aunque las vías verdes discurren por entornos naturales, también al mismo tiempo se introducen en los centros urbanos. Así, se facilita el acceso fácil y seguro a las zonas verdes a las personas que viven en las ciudades. La construcción de una vía verde suele ir acompañada también de la puesta en valor, para el visitante y para el propio territorio, de un patrimonio cultural y natural (Mundet y Coenders, 2010: 658). De esta manera, las vías verdes se convierten en una herramienta para descubrir a la vez la naturaleza y el patrimonio de una zona. Aunque no es mayoritario, no se puede olvidar su uso deportivo (Luque Valle y Rebollo Rico, 2012: 188; Apostolopoulos *et al.*, 1996: 105); es sabido que la realización de pruebas deportivas de referencia en las vías verdes –ya sea caminando, en bicicleta, individualmente o por equipos– no impacta solo los días en que se lleva a cabo, sino que durante todo el año atraen visitantes inspirados en la prueba deportiva.

La dimensión internacional de las vías verdes

En las dos últimas décadas las vías verdes han crecido en distintos lugares del mundo con un IDH alto. Así, se han extendido kilómetros de vías no aptas

para vehículos motorizados en Estados Unidos, Canadá, Francia, Reino Unido, Alemania, Nueva Zelanda, Bélgica o España, entre otros (Mundet y Coenders, 2010: 657), aunque no hay cálculos exactos sobre el número de kilómetros de vías verdes en el mundo –entre otras causas porque aún no hay acuerdo en su definición y, por lo tanto, todavía no es posible medirlo–. A continuación, se examinará la situación de la red de vías verdes o de vías segregadas y no motorizadas en algunos estados que han invertido para desarrollar este tipo de turismo, teniendo en cuenta que comparar políticas públicas no es tarea fácil (Harguindéguy, 2013: 171). No hay aquí voluntad de exhaustividad, sino de ofrecer algunos casos que permitan apuntar la diversidad de momentos de inicio, conectividad o actores que impulsan dichas políticas.

España

En 1993 en España había una amplia red de 7.600 kilómetros de vías de tren en desuso. Fue en ese año cuando se iniciaron las políticas públicas destinadas a convertir las antiguas vías en caminos para el paseo a pie y en bicicleta, impulsadas por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y financiadas por el Estado, de acuerdo con las instituciones locales. Actualmente, 23 años después, hay 2.400 kilómetros de vías verdes repartidas por buena parte del territorio (Aycart Luengo, 2001: 20). Cabe destacar la capilaridad de estas vías, pero al mismo tiempo también la falta de continuidad; si bien en la mayoría de las 17 comunidades autónomas existen vías verdes, en estas existen pocos tramos de más de 100 kilómetros seguidos de vía. Este factor facilita el uso diario de las vías verdes a las personas que viven en las poblaciones cercanas, pero impide los largos recorridos, que son los que suelen buscar los cicloturistas .

Francia

La red de *Voies Vertes* en Francia presenta características similares a la española, aunque fue iniciada unos años antes. Esta red está distribuida territorialmente a lo largo de todo el hexágono, pero sin largos tramos de continuidad, exceptuando las regiones suroeste y nordeste. La construcción y mantenimiento de la red de vías verdes y otras vías aptas para el cicloturismo están impulsadas mayoritariamente por los gobiernos departamentales. La coordinación de la política para la bicicleta y la promoción del cicloturismo a nivel estatal, en cambio, recae en *La France à Vélo*, una asociación de profesionales y administraciones regionales y locales con apoyo del Estado. El Gobierno francés también cuenta con un «coordinador interminis-

terial para el desarrollo del uso de la bicicleta»¹, que unifica dentro del Ejecutivo la estrategia para el fomento del uso de este vehículo.

Estados Unidos

En los Estados Unidos se encuentran numerosas iniciativas locales que convierten antiguas vías de tren en caminos no motorizados, seguros y accesibles. Un cálculo aproximado eleva 48.000 kilómetros los caminos a lo largo y ancho del país, con problemas de discontinuidad similares a los descritos en España y Francia. En el caso norteamericano, la organización privada no lucrativa *Rails-to-Trails Conservancy* ha desempeñado un papel muy destacado en su impulso y difusión, siempre de acuerdo con los gobiernos locales. La Administración federal reconocía en 2010 que solo invertía un 2% del presupuesto de transportes en infraestructuras en vías específicas para caminar e ir en bici, aunque estos representan ya el 12% de los desplazamientos (US Department of Transportation, 2010: 5).

Reino Unido

La *National Cycle Network* (NCN) es la red nacional de caminos separados y seguros para el uso de la bicicleta en el Reino Unido. Actualmente cuenta con más de 22.000 kilómetros repartidos por todo el territorio, muchos de los cuales se podrían considerar vías verdes. En este caso, es de una importancia fundamental el papel de Sustrans, una asociación de usuarios de la bicicleta sin ánimo de lucro que fomenta la movilidad sostenible y el uso de este vehículo. Esta organización, sustentada en parte por fondos públicos, ha diseñado la red y en algunos casos hasta ha construido tramos con la ayuda de voluntarios. También ha presionado políticamente con éxito para que las administraciones locales construyan y mantengan las vías de su propiedad. Cabe destacar la conectividad de los distintos tramos, diferencia que salta a la vista cuando se compara con los modelos francés, norteamericano o español. El caso del Reino Unido tiene similitudes con el norteamericano en lo que se refiere a la institución que lo impulsa (privada y sin ánimo de lucro), y con el neerlandés en el momento en que fueron creadas –en los años setenta– o los kilómetros construidos –por encima de los 20.000–.

1. Véase <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Coordination-Interministerielle-.html>

Países Bajos

Los Países Bajos son la referencia en muchos de los aspectos relacionados con la bicicleta. Aunque nunca abandonaron su uso, fue a partir de la década de los setenta cuando aumentó en paralelo al acondicionamiento de las vías separadas para los ciclistas. De 9.000 kilómetros existentes en los años setenta se pasó a 16.000 kilómetros en 1988 y a 29.000 en el año 2009 (Wardlaw, 2014: 245). Actualmente es el Estado europeo con más usuarios de bicicleta y con una mayor calidad y densidad de vías únicamente para la circulación en bicicleta. También es el Estado con mayor porcentaje de cicloturistas y una destinación cicloturística importante, principalmente para los mismos neerlandeses.

Nueva Zelanda

La vía verde más antigua de Nueva Zelanda, la *Otago Rail Trail*, situada en la isla sur y que cuenta con más de 140 kilómetros sobre antiguas vías de tren, fue creada en 1994. En 1997 se creó, por iniciativa gubernamental, la *Nga Haerenga, The New Zealand Cycle Trail*, una red nacional de vías ciclables y seguras, que por ahora incluye 23 rutas. La financiación proviene del Gobierno central, así como de los gobiernos locales.

Rutas transnacionales en desarrollo

Más allá del análisis de la situación en algunos estados, también cabe citar un par de experiencias transnacionales promovidas –y en parte financiadas– por la Unión Europea, que se están implementando y para cuya finalización aún faltan algunos años: *EuroVelo* y *Iron Curtain Trail*. *EuroVelo* es una red de largas rutas cicloturísticas que atraviesan Europa impulsada por la Federación Europea de Ciclistas (ECF). Cuenta ya con 45.000 kilómetros de rutas señalizadas con una previsión de 70.000 al final del proyecto. *Iron Curtain Trail*, por su parte, es una ruta ciclable que recorre el antiguo telón de acero que dividía Europa durante la Guerra Fría y que va del Mar Báltico al Mar Negro, a lo largo de 6.500 kilómetros. En ambos casos se utilizan las vías verdes y vías ciclables existentes, se proyectan y construyen nuevos tramos y se conectan a través de carreteras secundarias donde aún no es posible circular en vías segregadas. La señalización común es uno de los retos a afrontar en estos proyectos transnacionales. Una consecuencia no menor en los efectos que estos proyectos europeos pretenden conseguir es la de establecer nexos de unión

entre los actores públicos y privados que participan de la gestión del proyecto en cada tramo, estableciendo lazos de confianza y aprendizajes mutuos más allá de las fronteras estatales.

Dos ejemplos de vías verdes

En este apartado se analizan dos casos concretos de vías verdes para describir y comparar su nacimiento y evolución, el territorio que recorren y cómo se desarrollan. Ambos fueron iniciados en los años noventa del siglo pasado, en lugares donde había infraestructuras en desuso (vías de tren y caminos de canales respectivamente), y a lo largo de dos décadas han atraído usuarios locales y cicloturistas.

Figura 1. Las Vías Verdes de Girona y *La Loire à Vélo*



Fuente: Elaboración propia a partir de los sitios web de las rutas (www.viesverdes.cat y www.loireavelo.fr).

Las *Vías Verdes de Girona*, en primer lugar, están situadas en la provincia de Girona (en Cataluña, España), entre la ciudad de Barcelona y la frontera francesa. Son más de 100 kilómetros de antiguas vías de tren que van desde el Pirineo al Mediterráneo. La ruta desciende en suave pendiente al principio y luego llanea hasta el mar. Transcurre en un entorno mayoritariamente

rural, aunque cada cinco o diez kilómetros atraviesa un pueblo. La ciudad más poblada es Girona, con 97.000 habitantes. Abandonadas en su uso ferroviario en el año 1969, las vías de tren fueron reconvertidas en un camino no motorizado durante los años noventa por iniciativa de las administraciones locales y financiadas por aportaciones de la Administración estatal. Desde el inicio, un consorcio creado a tal efecto por los gobiernos locales las impulsa, mantiene y promociona. Por lo tanto, se trata de un ejemplo de política *bottom-up*, donde la iniciativa nace de los entes locales para unirse y crear un espacio público común.

Figura 2. Las Vies Verdes de Girona



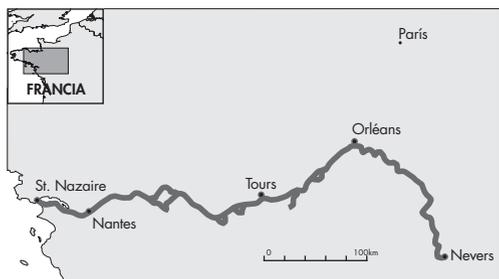
Fuente: Elaboración propia a partir del sitio web de la ruta (www.viesverdes.cat)

Los datos del mayor estudio sobre su uso (Mundet y Coenders, 2010: 662) son fruto de más de 1.150 encuestas y de los numerosos contadores automáticos situados a lo largo de la vía. La abrumadora mayoría de usuarios son personas que viven cerca de la ruta y la utilizan recreacionalmente o para desplazarse al trabajo. Así, sus extrapolaciones sitúan en solo 23.000 los usos turísticos de los 1,3 millones de usos totales anuales. Seguramente si se midieran las horas de uso o los kilómetros recorridos, el uso turístico aumentaría. Para la mayoría de los encuestados usar la vía verde es una forma segura y barata de hacer deporte y estar cerca de la naturaleza. Para los turistas, además, es la manera de pasar las vacaciones haciendo lo que les gusta y descubriendo

un nuevo territorio. También hay datos acerca de la eficiencia económica de distintas instalaciones deportivas que demuestran la mejor relación número de usuarios/coste de mantenimiento de la vías verdes de Girona en relación con las canchas deportivas o piscinas cubiertas (Hernández *et al.*, 2011: 84).

En segundo lugar, *La Loire à Vélo* es una ruta de 800 kilómetros siguiendo el río Loira, en el centro de Francia. La ciudad más próxima a París es Orleans, a 130 kilómetros. La vía recorre dos regiones, Centre y Pays de la Loire, en entornos mayoritariamente rurales que normalmente no son destinos turísticos; aunque también transita por las ciudades de Orleans, Tours o Nantes, esta última con 285.000 habitantes. En el año 1995 los dos gobiernos regionales acordaron promocionar esta ruta turística y los departamentos implicados han acondicionado y señalizado los tramos. La ruta es llana y en dos tercios de su recorrido transcurre al lado del río. Un 27% de los tramos son vía verde y el resto transita por vías con muy pocos vehículos motorizados. Muchas veces la señalización se aleja del río para entrar en los pueblos cercanos y así conducir el turismo a pequeñas localidades que difícilmente recibirían visitantes si no fuera por la ruta cicloturística. Los datos para analizar su uso se obtienen de un estudio con una metodología similar a la anterior (Mercat, 2011: 32), con contadores automáticos y más de 2.700 encuestas. A partir de dicho estudio se contabilizaron 800.000 usos al año, el 48% de ellos por parte de turistas; la mayoría de estos provienen de las regiones cercanas, muy especialmente de París, y solo el 37% son extranjeros.

Figura 3. *La Loire à Vélo*



Fuente: Elaboración propia a partir del sitio web de la ruta (www.loireavelo.fr.)

En ambos casos podemos calificar de éxito la creación de las vías verdes por diversas razones: se ha creado un espacio público a lo largo de muchos kilómetros, con un uso mayoritariamente local, las comunidades se lo han

apropiado y lo sienten como propio. También han sabido desarrollar políticas turísticas para atraer visitantes que reparten sus gastos a lo largo del recorrido. Este desarrollo ha sido sostenible, sin grandes complejos hoteleros o urbanísticos, sino con la creación de pequeños negocios de restauración, alojamiento, alquiler de bicicletas u otros relacionados con el cicloturismo. En ambos casos, después de 20 años, aún hay potencial de seguir creciendo, quedando lejos los síntomas de saturación que se dan, por ejemplo, en algunos tramos de la ruta cicloturística del Danubio (Mató i Palós, 2014: 51).

En los dos casos las rutas se han integrado en proyectos de mayor alcance. Así, *La Loire à Vélo* se integra en el proyecto transeuropeo *EuroVélo* y las *Vies Vertes de Girona* forman parte de *Pirinexus*, una ruta circular entre las dos vertientes de los Pirineos de 400 kilómetros. Pero también encontramos diferencias entre ellas, como la distancia y el número y tipo de visitantes. *La Loire à Vélo* recorre 800 kilómetros y tiene más de 800.000 usos, casi la mitad de los cuales son turistas. Las *Vies Vertes de Girona*, en cambio, solo recorren 100 kilómetros y tienen 1,3 millones de usos, 23.000 de los cuales turistas. El uso por la población local es, pues, abrumadoramente mayor en el caso de Girona, mientras que el turístico es superior en el caso francés. No obstante, hay que señalar la diversidad de situaciones a lo largo de los recorridos. En ambos casos, son las zonas cercanas a las ciudades las que registran un mayor uso, aspecto que concuerda con el uso mayoritariamente local de las vías verdes.

Aunque se crearon en los mismos años, las dos rutas optaron por modelos de gestión diferentes. Las vías verdes en Girona son mantenidas y promovidas por una institución fruto de la cooperación local de todos los municipios de la ruta; en Francia, son dos regiones las que crean y promocionan el producto turístico, mientras que los departamentos se encargan del mantenimiento. Estos dos ejemplos, así como la pequeña panorámica de ejemplos en distintos estados analizados en la sección anterior, muestran que mientras haya voluntad política y cooperación entre distintos actores, puede haber diferentes modelos de gestión exitosos.

Conclusiones

A raíz de lo expuesto es posible afirmar que el cicloturismo –es decir, el turismo en bicicleta– es un sector del turismo aún pequeño, pero que tiene un gran potencial de crecimiento por sus características: es respetuoso con el medio ambiente, no necesita de grandes inversiones, es inclusivo, tiene

rendimientos notables y es sostenible. Además, es un sector atractivo para muchas regiones, ya que el cicloturista suele gastar igual o ligeramente más que la media de turistas, y lo que gasta lo reparte a lo largo del recorrido. En muchos casos, esta práctica permite que se beneficien del turismo muchas localidades de interior que normalmente no son escogidas como destinos turísticos habituales.

A partir de los años noventa del siglo pasado, en diversos estados con un IDH alto, se empezaron a desarrollar políticas de movilidad sostenible y fomento del uso de la bicicleta. Constatamos que, cuanto más se incentiva el uso de la bicicleta desde el sector público, más aumenta su uso. Y, cuando esto sucede, también aparece una mayor demanda de vacaciones cicloturísticas. Si en el futuro sigue aumentando el uso de la bicicleta, parece esperable un aumento de la demanda de destinos cicloturistas. Las vías verdes se posicionan, pues, como un atractivo turístico con buenas perspectivas de futuro.

Las vías verdes son usadas mayoritariamente por población local. Sin grandes pendientes, permiten pasear o pedalear a un gran número de personas de todas las edades. Es un espacio gratuito, accesible para todos y generador de impactos medioambientales y sociales deseados; también se pueden convertir en un activo turístico, en particular de tipo cicloturista. El perfil de visitante más habitual es el de la propia región, ya sea pernoctando o en una excursión de un día. Hay algunas rutas que han sabido atraer al visitante cicloturista para que pase diversos días en la zona. Pero, para que esto ocurra, tienen que concurrir algunos factores más allá del propio atractivo: algunos tienen que ver con el sector privado (aunque desde lo público se pueden fomentar), como la creación y comercialización de los productos; otros tienen que ver con lo público, como el diseño, construcción y mantenimiento de las vías.

En las políticas públicas necesarias para el desarrollo del cicloturismo intervienen multitud de actores públicos, por lo que podemos hablar de una política multinivel. La Unión Europea, los estados y las regiones pueden fomentar consensos, diseñar y financiar las vías verdes; pero son los gobiernos locales los que suelen tener un papel central en la elaboración, diseño e implementación de la política. Sin su implicación y voluntad, difícilmente se construirán kilómetros de vía verde en su territorio. Pero para extender una red hace falta la cooperación de muchos gobiernos locales y de otras instituciones; la elaboración de consensos y la cooperación se erigen, pues, como elementos fundamentales para una buena implementación de una red de vías verdes.

En la comparación de la situación de las vías verdes en distintas zonas, observamos una gran diferencia entre los estados que ya impulsaron las políticas a favor de la bicicleta en los años setenta, como Países Bajos o el Reino Unido, y los que se incorporaron en los años noventa, como Estados Unidos, España o

Francia. Los primeros cuentan cada uno con más de 20.000 kilómetros de vías totalmente conectadas entre sí formando una red. En los segundos, en cambio, observamos la elevada cantidad de pequeños tramos no conectados entre sí. Este puede ser uno de los retos del futuro en muchos territorios: la conexión de los tramos de vía verde.

Los dos casos estudiados confirman algunas apreciaciones realizadas a lo largo del estudio. Las *Vies Verdes de Girona* son una vía verde de 100 kilómetros y *La Loire à Vélo* es un recorrido de 800 kilómetros a lo largo de un tramo del río Loira, en el que solo algunos tramos son vía verde. En el caso de Girona, la vía es mayoritariamente usada por la población local; en el caso francés, en cambio, la mitad de los usuarios son turistas. En ambos casos, los contadores situados cerca de las ciudades ofrecen los datos de mayor frecuencia de paso, aspecto que subraya el uso por parte de los vecinos que viven cerca. Los turistas llegan a poblaciones que normalmente no son receptoras de visitantes; en estas poblaciones el cicloturismo puede ser una actividad económica muy relevante. Una diferencia sustancial entre estos dos casos es el modelo de gestión, con la creación de un consorcio para el mantenimiento y la promoción de la vía entre todos los gobiernos locales en el caso de Girona, aspecto que no se da en la ruta del río Loira. En ambos casos ha habido un crecimiento sostenido de los usos de la vía y aún hay margen para seguir creciendo.

Las vías verdes son un espacio gratuito, accesible para todos y generador de impactos medioambientales y sociales deseados; también se pueden convertir en un activo turístico, en particular de tipo cicloturista.

Con todo, este texto no pretende dar la impresión de que este tipo de desarrollo turístico sea sencillo ni fácil de implementar. En primer lugar, la geografía determina si es posible construir una larga vía ciclable para todos los públicos. Pero, además, hay todavía muchos retos a encarar. Se ha apuntado la oportunidad no solo de aumentar el número de kilómetros de vías verdes, sino también de conectarlas para ofrecer recorridos de varios días si se quiere atraer pernотaciones. Las indicaciones también son importantes: ofrecer una señalización comprensible y continua a lo largo del recorrido –con la dificultad que ello conlleva, por el hecho de que las vías son gestionadas por distintas administraciones– es un factor que contribuye al éxito.

¿Son estas políticas y estos resultados replicables en otras zonas del mundo y, en particular, en países con IDH medio? Concurren demasiados factores económicos, políticos o culturales específicos para poder dar una respuesta y receta válidas, pero los cimientos de lo que se ha expuesto en el artículo se basan en el fomento del uso de la bicicleta. Cuando hay infraestructuras seguras para

la circulación, aparecen los ciclistas y una proporción –pequeña– de ellos, si las circunstancias económicas les permiten disfrutar de unos días de vacaciones, quizás escojan realizar una ruta en bicicleta. Cuando se piense en la posibilidad de implementar estas infraestructuras en otros contextos geográficos y políticos, habrá que analizar, además de los aspectos técnicos, la voluntad política de las instituciones implicadas, el grado de cooperación necesaria entre ellas y la percepción de seguridad en la zona. Sin estos elementos, será difícil replicar el modelo de las vías verdes con éxito.

Referencias bibliográficas

- Apostolopoulos, Yorgios; Leivadi, Stella y Yiannakis, Andrew. *The Sociology of tourism: theoretical and empirical investigations*. Londres: Routledge, 1996.
- Aycart Luengo, Carmen. «Vías verdes, reutilización de ferrocarriles en desuso para movilidad sostenible, ocio y turismo». *Informes de la Construcción*, vol. 53, n.º 475 (2001), p. 17-29.
- Canals i Ametller, Dolors. *Recuperación y nuevo destino de viejas infraestructuras. Del ferrocarril económico a corredor verde. Un estudio jurídico*. Barcelona: Cedecs, 2010.
- Cram, Laura. *Policy-making in the European Union: conceptual lenses and the integration process*. Londres: Routledge, 1997.
- Díez Moreno, Fernando. *Manual de Derecho de la Unión Europea*. Cizur Menor, Navarra: Civitas Thomson Reuters, 2009.
- Dente, Bruno y Subirats, Joan. *Decisiones públicas : análisis y estudio de los procesos de decisión en políticas públicas*. Barcelona: Ariel, 2014.
- Downward, Paul; Lumsdon, Les y Weston, Richard. «Visitor Expenditure: The Case of Cycle Recreation and Tourism». *Journal of Sport & Tourism*, vol. 14, n.º 1 (2001), p. 25-42.
- European Cycling Federation. *Cycling Barometer 2015 edition*. 2015 (en línea) [Fecha de consulta: 20.03.2016] http://www.velo-city2015.com/en/wp-content/uploads/sites/2/2015/02/Barometer_29-4-2015.pdf
- European Commission. *Guide for EU funding 2014-2020 in the tourism sector*. Directorate General for internal market and industry, 2014 (en línea) [Fecha de consulta: 27.01.2016] http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=7847&lang=en
- Fabós, Julyus G. «Greenway planning in the United States: its origins and recent case studies». *Landscape and Urban Planning*, vol. 68, n.º 2-3 (2004), p. 321-342.

- Faulks, Pam; Ritchie, Brent y Fluker, Martin. *Cycle tourism in Australia: an investigation into its size and scope*. Queensland, AU: CRC for Sustainable Tourism, 2007.
- Grous, Alexander. *The British Cycling Economy*. The British Cycling Federation, 2012 (en línea) [Fecha de consulta: 12.02.2016] https://www.britishcycling.org.uk/zuvvi/media/bc_files/corporate/The_British_Cycling_Economy_18Aug.pdf
- Hall, Michael. *Tourism and politics: policy, power and place*. Chichester, UK: John Wiley & Sons, 1994.
- Hall, Michael y Ritchie, Brent. «Bicycle Tourism and Regional Development: A New Zealand Case Study». *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research*, vol. 10, n.º 2 (1999), p. 89-112.
- Harguindéguy, Jean-Baptiste. *Análisis de políticas públicas*. Madrid: Tecnos, 2013.
- Hernández, Arantxa; Aizpurúa, Nerea y Aycart, Carmen. *Desarrollo sostenible y empleo en las vías verdes*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011.
- Ioannides, Dimitri y Debbage, Keith G. (eds.). *The Economic geography of the tourist industry: a supply-side analysis*. Londres: Routledge, 1998.
- Labaree, Jonathan M. *Com funcionen les Vies Verdes? Un manual d'ecologia del paisatge*. Barcelona: Fundació Territori i Paisatge, 2000.
- Lelonek, Ilona. *EU Actions on Sustainable tourism and EU funding for sustainable tourism 2014-2020*. The European Cycle Route Network, 2014 (en línea) [Fecha de consulta: 10.02.2016] http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2014/06/02-Ilona-Lelonek-Introduction-Basel_Cycling-and-EU-funding_ILH.pdf
- Lew, Alan A., Hall, C. Michael y Williams, Allan M. (eds.). *A companion to tourism*. Malden: Blackwell, 2004.
- Luque Valle, Pablo y Rebollo Rico, Socorro. «Las vías verdes son las instalaciones deportivas del futuro: espacios para realizar deporte en plena naturaleza». *EmásF: Revista Digital de Educación Física*, n.º 19 (2012), p. 180-193 (en línea) [Fecha de consulta: 10.02.2016] https://www.redib.org/recursos/Record/oai_articulo268709-vias-verdes-instalaciones-deportivas-futuro-espacios-deporte-plena-naturaleza
- Lumsdon, Les. «Transport and tourism: A sustainable tourism development model». *Journal of Sustainable Tourism*, vol. 8, n.º 4 (2000), p. 361-377.
- Mató i Palós, Emili. *El impacto económico del cicloturismo en Europa. Síntesis de los principales estudios realizados*. Consejería de Fomento y Vivienda, Junta de Andalucía, 2014 (en línea) [Fecha de consulta: 21.12.2015] http://www.viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Informe_Cicloturismo_2014.pdf
- Mercat, Nicolas. «Spécial économie du vélo. Étude complète». Paris: A tout France, 2009 (en línea) [Fecha de consulta: 26.12.2015] <http://www.veloscenie.com/contenus/espace-pro/rapport-economie-du-velo-altermodal.pdf>

- Mercat, Nicolas. «Étude de fréquentation et de retombées économiques de La Loire à Vélo». *Altermodal, Transport & Development*, 2011 (en línea) [Fecha de consulta: 26.12.2015] http://www.agence-paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/Etude_complete_frequentation_retombees_economiques_LAV2010_Avril_2011.pdf
- Moore, Mark M. *Gestión estratégica y creación de valor en el sector público*. Barcelona: Paidós, 1998.
- Mundet, Lluís y Coenders, Germà. «Greenways: a sustainable leisure experience concept for both communities and tourists». *Journal of Sustainable Tourism*, vol. 18, n.º 5 (2010), p. 657-674.
- Ortega Cerdà, Miquel y Cerdà Cuéllar, Lluís. *Gestió local de la mobilitat sostenible i segura*. Barcelona : Fundació Carles Pi i Sunyer d'Estudis Autònoms i Locals, 2005.
- Pucher, John; Dill, Jennifer y Handy, Susan. «Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review». *Preventive Medicine*, vol. 50 (2010), p. 106-125.
- Red de Ciudades por la Bicicleta. *Barómetro de la bicicleta en España. Informe de resultados*. Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública, septiembre de 2015 (en línea) [Fecha de consulta: 17.03.2016] <http://www.ciudadesporlabicicleta.org/web/wp-content/uploads/Bar%C3%B3metro%20de%20la%20Bicicleta%20en%20Espa%C3%B1a%202015%20-%20Red%20de%20Ciudades%20por%20la%20Bicicleta.pdf>
- Sabaté, Xavier (coord.); Basora, Xavier y Romero, Jordi (eds.). *Turismo sostenible: experiencias europeas aplicables a Cataluña*. Barcelona: Direcció General de Turisme, Generalitat de Catalunya, 2007.
- Subirats, Joan; Knoepfel, Peter; Larrue, Corinne y Varone, Frédéric. *Análisis y gestión de políticas públicas*. Barcelona: Ariel, 2008.
- UNWTO. *Declaración de Djerba*. 2003 (en línea) [Fecha de consulta: 08.01.2016] <http://sdt.unwto.org/sites/all/files/docpdf/decladjerbas.pdf>
- UNWTO. *Declaración de Davos*. 2007 (en línea) [Fecha de consulta: 08.01.2016] <http://sdt.unwto.org/sites/all/files/docpdf/decladavoss.pdf>
- UNWTO. *Declaración de Legazpi*. 2014 (en línea) [Fecha de consulta: 08.01.2016] http://dtxqt4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/legazpi_declaration.pdf
- UNWTO. *Panorama del turismo internacional*. 2015 (en línea) [Fecha de consulta: 08.01.2016] <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284416875>
- US Department of Transportation. *The National Bicycling and Walking Study: 15-Year status Report*. 2010 (en línea) [Fecha de consulta: 13.01.2016] https://www.massdot.state.ma.us/portals/0/docs/bike/15-year_report.pdf
- Vallès, Josep Maria y Martí i Puig, Salvador. *Ciencia Política. Un Manual*. 9ª ed. Barcelona: Ariel, 2015.

- Wardlaw, Malcolm J. «History, risk, infrastructure: perspectives on bicycling in the Netherlands and the UK». *Journal of Transport & Health*, 2014, vol. 1, n.º 4 (2014), p. 243-250.
- Weston, Richard; Davies, Nick; Lumsdon, Les; McGrath, Peter; Peeters, Paul; Eijgelaar, Eke y Piket, Peter. *The European Cycle Route Network EuroVelo. Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism (study)*. Committee on Transport and Tourism, Parlamento Europeo, 2012 (en línea) [Fecha de consulta: 10.11.2016] <http://www.europarl.europa.eu/committees/en/tran/studies-download.html?languageDocument=EN&file=78331>