



CAMPUS PÚBLICO
MARÍA ZAMBRANO
SEGOVIA

Universidad de Valladolid



Universidad de Valladolid

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES, JURÍDICAS Y DE LA
COMUNICACIÓN

Grado en Turismo

TRABAJO DE FIN DE GRADO

**Promoción turística a través del uso de la bicicleta: el caso de
la ciudad de Segovia**

Presentado por Dalia Iglesias Shemran

Tutelado por María Pilar Blanco Calvo

Segovia, julio 2023

Resumen

En el marco de la sostenibilidad por la que aboga la Agenda 2030 y, con la relevancia que ha adquirido el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en los últimos años, se plantea la cuestión de si la ciudad de Segovia es apta o no para la implementación de un plan de cicloturismo. Este Trabajo de Fin de Grado nace con la finalidad de dar respuesta a dicha cuestión. A través del método de estudio de caso desde la observación directa se examina en profundidad la red ciclista actual de la ciudad, así como las barreras y factores facilitadores para la instauración de un posible plan de cicloturismo.

Palabras clave: Segovia, bicicleta, cicloturismo, sostenibilidad, promoción.

Abstract

In the context of sustainability advocated by the 2030 Agenda and the relevance of the use of cycling as a sustainable mean of transport in recent years, the question arises whether the city of Segovia is suitable or not for the implementation of a cycle tourism plan. This final project was created with the purpose of answering this question. Through the case study method from direct observation, we examine in depth the current cycling network of the city, as well as the barriers and facilitating factors for the establishment of a possible cycle tourism plan.

Key words: Segovia, bicycle, cycle tourism, sustainability, communication.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	6
JUSTIFICACIÓN DEL TEMA	7
OBJETIVOS	8
METODOLOGÍA	8
CAPÍTULO I: Marco Teórico	10
1. La bicicleta: de sus orígenes a medio de transporte sostenible	11
1.1. Panorama europeo	12
1.2. Situación en España	15
2. Cicloturismo	23
2.1. Concepto	24
2.2. Origen y evolución	24
2.3. Cicloturismo en España	26
CAPÍTULO II: Caso de estudio	28
3. El uso de la bicicleta como herramienta de promoción y actividad turística en Segovia	29
3.1. Red ciclista	29
3.2. Proyectos turísticos en relación al cicloturismo	39
3.3. Propuestas de mejora y aportaciones	42
CONCLUSIONES	44
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	46
ANEXOS	49

INTRODUCCIÓN

Hoy por hoy, la Agenda 2030 marca los objetivos que la política sostenible debe seguir para, tal y como indica el ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030 de España, cumplir con “un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que también tiene la intención de fortalecer la paz universal y el acceso a la justicia” (2021). Se señala, además, que este plan tiene por objetivos “luchar contra el cambio climático y luchar contra la desigualdad social”.

La entidad de referencia en España en defensa de la bicicleta, *Con Bici*, expone que los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) (2021), en concreto, constituyen una parte muy importante de esta estrategia impulsada a nivel mundial para los próximos años, donde la bicicleta es una muy valiosa aliada a la hora de cumplir dichos objetivos. Este medio de transporte sostenible y activo contribuye a la lucha por el fin de la pobreza, el hambre cero, la salud y el bienestar, la igualdad de género, la energía asequible y no contaminante y las ciudades y comunidades sostenibles, entre otros ODS establecidos.

La bicicleta, pues, ha ido evolucionando hasta nuestros días, convirtiéndose, hoy en día, en un vehículo ecológico y en una herramienta social, deportiva, recreativa y de trabajo. Esto se debe a su carácter asequible, sencillo e inclusivo que, a su vez, ha propiciado el desarrollo del cicloturismo en todo el mundo. El cicloturismo promueve una forma de practicar turismo responsable y activo, donde prima la preservación del medio ambiente y el contacto directo con la naturaleza y los núcleos urbanos.

En este Trabajo de Fin de Grado se analiza la bicicleta no sólo como medio de transporte sostenible sino también como herramienta de promoción turística. Se plantea la cuestión de si es posible llevar a cabo un plan de cicloturismo en la ciudad de Segovia para todos los públicos. Para ello, se analizan los proyectos ciclistas que se han implantado en el pasado y qué situación atraviesa la localidad en el presente.

JUSTIFICACIÓN DEL TEMA

La motivación principal que me ha llevado a elegir este tema es mi experiencia personal viviendo en Le Havre, Francia, durante el curso escolar 2021-2022, con el programa Erasmus. Allí tuve la oportunidad de realizar unas prácticas de comunicación en la asociación ciclista *La Roue Libre*, ya que mi formación como estudiante en el Doble Grado en Publicidad y Relaciones Públicas y Grado en Turismo (PDT)¹ abarca las dos modalidades.

En mi estancia en la región francesa observé que las infraestructuras y la cultura ciclista que allí existen distan mucho de las de mi ciudad natal, Segovia, dado que están más desarrolladas e integradas en el plan urbanístico de la ciudad, utilizándose además para fines turísticos. Más aún, los dos meses en los que estuve realizando las prácticas de comunicación en la asociación previamente mencionada me aportaron una visión más rica y amplia respecto al ciclismo y el cicloturismo, que antes apenas conocía.

Este hecho provocó que empezara a interesarme por el uso de la bicicleta en España, cómo se está trabajando esta dinámica en comparación con otros países europeos y en el resto del mundo y en qué medida es viable, analizando la red ciclista de Segovia, apostando por un modelo sostenible de cicloturismo en la ciudad. Esta tipología de turismo que *a priori* aporta beneficios tanto para la población como para los visitantes, debe ser compatible con los objetivos establecidos en el plan turístico de la ciudad y con el nicho de mercado al que se dirige. Por otro lado, la red ciclista implantada en Segovia ha sido recientemente habilitada, por lo que otra razón en mi elección radica en el carácter actual de la temática en mi localidad.

Además de las razones expuestas, el motivo de la elección de este tema reside en la relevancia que ha adquirido el turismo sostenible en los últimos años, así como la expansión del uso de la bicicleta. Abundan las ciudades que poseen infraestructuras ciclistas cada vez más preparadas y adaptadas, como es el caso de Barcelona y Sevilla en España o Ámsterdam y Copenhague en el panorama europeo. Localidades concienciadas que impulsan políticas con el fin de combatir la contaminación y promover el deporte y turismo responsable, a través de vías como el cicloturismo.

¹ PDT (Programa de Doble Titulación Oficial de Grado en Publicidad y Relaciones Públicas y Grado en Turismo) de la Universidad de Valladolid.

OBJETIVOS

Siguiendo las ideas previamente expuestas, el principal objetivo de este Trabajo de Fin de Grado consiste en analizar la bicicleta como medio de transporte sostenible y como herramienta de promoción turística a través del cicloturismo, interesándonos en el caso particular de la ciudad de Segovia.

Como objetivos generales destacamos los siguientes:

- Establecer un nexo de unión entre la bicicleta como medio de transporte y como herramienta turística mediante la sostenibilidad.
- Conocer el origen y la evolución del cicloturismo.
- Estudiar las barreras y los facilitadores para el desarrollo del cicloturismo en la ciudad de Segovia.
- Sugerir aportaciones y propuestas de mejora que determinen si es viable o no un proyecto de cicloturismo en la localidad segoviana.

METODOLOGÍA

Para conseguir los objetivos expuestos en el punto anterior, se ha llevado a cabo una metodología cualitativa a partir de un estudio de caso. El método de estudio de caso se ha realizado basándonos en la información proporcionada por personal del Ayuntamiento de Segovia y mediante la observación de las infraestructuras *in situ*.

Para completar el estudio, se revisaron fuentes primarias y secundarias, múltiples páginas web y artículos de autores que han analizado el fenómeno objeto de estudio.

La **estructura** de este trabajo consta de **tres grandes capítulos**:

- El marco teórico, en el que se estudia el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y el concepto del cicloturismo.
- El caso de estudio, en el que se analiza la red ciclista de Segovia, así como los factores que condicionan la implementación de un proyecto de cicloturismo en la localidad. En esta parte se incluyen, además, aportaciones y propuestas de mejora.
- Las conclusiones, que se obtienen una vez finalizado el análisis del contexto y el caso de estudio.

CAPÍTULO I: Marco Teórico

1. La bicicleta: de sus orígenes a medio de transporte sostenible

En su *Tercer libro de las odas*, Pablo Neruda enmarcaba en su oda a la bicicleta la sensación que estas le causaban: “[p]asaron junto a mí las bicicletas, los únicos insectos de aquel minuto seco del verano, sigilosas, veloces, transparentes: me parecieron sólo movimientos del aire” (1957, p.90). El poeta chileno ya supo apreciar la presencia de las bicicletas sin contaminar los paisajes que nos rodean, sin perturbar la tranquilidad de los ciudadanos. Siendo, en definitiva, vehículos prácticos y sostenibles.

En este apartado se analizará la bicicleta como medio de transporte sostenible, concepto que será estudiado, en primer lugar, desde la perspectiva europea, para adentrarnos posteriormente en la situación en España.

Previamente al análisis, consideramos interesante remontarnos rápidamente al origen de la bicicleta. Según García (2020), el origen de la bicicleta se remonta a 1817, cuando la rueda ya llevaba siglos inventada. Fue entonces cuando el barón Karl Christian Ludwig Drais von Sauerbronn presentó el que fuera el diseño más antiguo de bicicleta, que sentaría las bases de los futuros y avanzados modelos de este vehículo.

Según Bikester (2020, sección Invención de la primera bicicleta), este primer modelo de bicicleta es conocido con el nombre de la *draisiana*², en honor al apellido de su creador: el barón Drais. También se le otorgó el título de *Laufmaschine*, que en alemán significa "máquina andante". Este tipo de bicicleta fue patentada en 1818 como el primer transporte de dos ruedas que podía ser conducido por un humano.

Desde ese momento, según Bikester, la bicicleta ha ido evolucionando hasta nuestros días, con sus altibajos, ya que las dos Guerras Mundiales que acontecieron en el siglo XX y el auge del automóvil entorpecieron el desarrollo de este transporte. No obstante, en la década de 1960 surgió el denominado “boom de la bicicleta”³. Durante este período se experimentó un incremento en las ventas de este vehículo, doblando el número de bicicletas entre 1960 y 1970 y de nuevo se dobló el número entre 1971 y 1975.

² *Draisiana*: máquina que se diferencia de sus predecesoras debido a las dos ruedas que poseía insertadas en el mismo eje.

³ Movimiento social que se inició en EE.UU. y que promovía el uso de la bicicleta como medio de transporte y método útil para mantenerse en forma.

La tendencia del uso de la bicicleta siguió creciendo y con la entrada del nuevo milenio surgió el movimiento *hipster*⁴, que siguiendo una línea bohemia y alternativa, llevó a la normalización del uso de prendas más casuales y del día a día. Los usuarios de la bicicleta se desprendieron de las ropas ajustadas y de lycra y se vio favorecida la expansión del ciclismo urbano, por lo que en los núcleos urbanos más importantes del mundo comenzaron a crearse infraestructuras para que los habitantes pudieran trasladarse en bicicleta por la ciudad diariamente, iniciando así la tendencia del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.

Actualmente, la bicicleta se posiciona como uno de los medios de transporte más ecológicos, y es que en los últimos 20 años no se ha dejado de pedalear hacia un futuro cada vez más sostenible.

Una vez analizado el origen de la bicicleta y su evolución hasta llegar a ser el medio de transporte sostenible que conocemos hoy en día, nos detendremos a continuación en analizar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en Europa y en España.

1.1. Panorama europeo

Tal y como indica López et al. (2022, p.21), se utilizó por primera vez el concepto de movilidad sostenible en 1992, concretamente, en el Libro Verde sobre el impacto del transporte en el medio ambiente. Esta propuesta, impulsada por la entonces Comunidad Económica Europea, englobaba la creación de un sistema de transportes sostenibles y compatibles con la preservación del medio ambiente, ya que el instaurado previamente resultaba insostenible.

Desde entonces, ha primado el objetivo de promover el uso de la bicicleta, según manifiesta la Organización de las Naciones Unidas⁵, pues gracias a la implantación del primer Plan Director Paneuropeo para el Fomento de la Bicicleta en 2021, “[l]a posibilidad de viajar más fácilmente, mejor y de manera segura en bicicleta por Europa ha recibido un gran impulso” (2021).

⁴ Movimiento sociocultural que tuvo sus inicios a finales del siglo XX y principios del XXI en ciudades como Nueva York (específicamente en Brooklyn), caracterizado por alejarse de los hábitos de consumo comerciales, decantándose así por una línea más bohemia y alternativa.

⁵ En adelante ONU.

Este plan, de índole tanto nacional como local, establece siete objetivos principales que cumplir antes de 2030, entre los que destacan “[a]umentar significativamente el uso de la bicicleta en la región”, “[p]roporcionar un espacio adecuado en favor de la movilidad activa”, “[e]laborar y aplicar políticas, planes, estrategias y programas nacionales para el uso de la bicicleta” y “[a]umentar significativamente la seguridad de los ciclistas y reducir el número de víctimas mortales y de lesiones en serie” (Organización de las Naciones Unidas, 2021).

Siguiendo la información proporcionada por la misma organización, la ministra federal de Acción Climática, Medio Ambiente, Energía, Movilidad, Innovación y Tecnología de Austria, Leonore Gewessler, mostró su apoyo a esta estrategia de gran relevancia, declarando que “[e]l uso de la bicicleta aporta un triple beneficio a nuestras sociedades: el impulso de la economía local con más empleos verdes, el aumento de la salud de las personas y la protección activa de nuestro clima” (Organización de las Naciones Unidas, 2021).

Cabe destacar que la elaboración de este proyecto se vio influenciada por la situación vivida en la pandemia del COVID-19, cuando se observó que la bicicleta era una herramienta muy eficaz para combatir el distanciamiento físico y realizar deporte cotidianamente. La crisis sanitaria, por lo tanto, supuso un factor determinante en el aumento del uso de la bicicleta.

Por otro lado, el ministro federal de Asuntos Sociales, Sanidad, Asistencia y Protección del Consumidor de Austria respaldó la decisión de impulsar nuevas propuestas sostenibles que pusieran el foco en la expansión de la bicicleta e influyen positivamente en la creación de un continente que resulte más ecológico y saludable. Según argumentaba: “el uso de la bicicleta está asociado a un menor riesgo de enfermedades cardiovasculares y, al promover este modo de transporte saludable, pretendemos frenar la contaminación atmosférica y el ruido del tráfico” (Organización de las Naciones Unidas, 2021).

Más recientemente, el Parlamento Europeo pretende que el año 2024 sea el año europeo de la bicicleta y para ello insta a que se “formule una estrategia europea específica de la bicicleta con el fin de duplicar el número de kilómetros recorridos en este medio de transporte en Europa de aquí a 2030” (El Diario, 2023).

La tendencia en el marco europeo es positiva, hecho que se refleja en los datos del Eurobarómetro (2020), que revelan que la media europea del uso de la bicicleta como medio de transporte en su movilidad diaria se situaba en un 8% de usuarios, más un 1% adicional de ciudadanos que utilizaban una bicicleta de forma diaria pero que no era de su propiedad, sino alquilada (Members' Research Service, 2022).

Se observa, pues, un incremento en la elección de la bicicleta como vehículo de uso cotidiano desde 2010 hasta 2020 y que ha continuado expandiéndose después de la pandemia.

Para finalizar este apartado, presentamos en la siguiente tabla un listado con las mejores ciudades del mundo para ir en bicicleta y que, como se observa, nueve son europeas, lo que refleja la importancia del uso de la bicicleta en Europa.

Ranking	Ciudad
1	Utrecht (Países Bajos)
2	Münster (Alemania)
3	Amberes (Bélgica)
4	Copenhague (Dinamarca)
5	Ámsterdam (Países Bajos)
6	Malmö (Suiza)
7	Hangzhou (China)
8	Berna (Suiza)
9	Bremen (Alemania)
10	Hannover (Alemania)

Tabla 1. Diez mejores ciudades del mundo para ir en bicicleta

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en

https://viajes.nationalgeographic.com/es/lifestyle/dia-mundial-bicicleta-10-mejores-ciudades-para-pedalear-ordenadas-menos-mas_18413

1.2. Situación en España

Una vez analizado el panorama europeo del uso de la bicicleta como medio sostenible, nos detenemos en la situación en España, analizando la evolución e historia de la bicicleta en el país, las infraestructuras existentes y las políticas que se han llevado a cabo y que se quieren implantar en un futuro.

1.2.1. Evolución

La evolución del uso de la bicicleta en España ha sido favorable, pues tanto el número de bicicletas como su uso ha ido incrementando con el tiempo desde que el aragonés, y herrero de profesión, Mariano Catalán fabricara el primer modelo de bicicleta en la década de los 60 del siglo XIX (García, 2020). No solo la fabricó sino que además quiso ponerla a prueba con la compañía de Gregorio Barrios y realizar el trayecto de ida y vuelta entre Huesca y Zaragoza en este vehículo. Este hito marcó un antes y un después en la historia de la bicicleta y su uso en el país, siendo Huesca otorgada con el título de la cuna de la bicicleta española (García, 2020).

Posteriormente, según señala García, la empresa de Beistegui Hermanos empezó a producir todo tipo de piezas para la bicicleta, encaminada hacia la industrialización de su fábrica. Creció considerablemente durante la Guerra Civil española y en la década de los años 80 expandió aún más su alcance, siendo considerada la primera empresa en Europa en fabricar de forma industrial el tipo de bicicleta de montaña.

Pero esta no es la única empresa española que desempeñó un papel importante en la evolución de la bicicleta en España. El autor destaca empresas como Orbea, que lleva contribuyendo al crecimiento del mercado desde la década de los años 80, estando presente a día de hoy en el patrocinio de atletas ciclistas de élite a nivel nacional. Es importante mencionar la labor de la empresa Zeus, asentada en la localidad de Matiena, País Vasco. Fue muy conocida por fabricar bicicletas de alta gama, llegando a ser competencia de otras grandes compañías como la italiana Campagnolo.

Desde un punto de vista deportivo, es importante, además, tener en cuenta la presencia de la bicicleta a través de la historia del ciclismo en España. En 1896 se creó la Unión Velocipédica Española (U.V.E), predecesora de la actual Real Federación Española, la federación deportiva que con más años de antigüedad cuenta de entre las que existen en

la actualidad en la nación. La asociación surge en el marco de la creciente popularización del invento en la época, que propició la aparición de pequeños clubs y sociedades de ciclistas, basados en aquellos creados en Italia y Holanda a principios de 1870 (Pérez, 2020).

Consiguió agrupar a clubes esparcidos por todo el territorio nacional, implantando una red de comités y cónsules cuyo papel era el de representar dicha organización en todo el país, consolidando su función a nivel nacional.

El Primer anuario de la Unión Velocipédica Española (1897) señala como objetivo de la asociación:

encontrar ventajas morales y materiales en cuantas excursiones hagamos individual o colectivamente. Para la consecución de estos fines, unámonos, aumentemos nuestras huestes, fortalezcamos nuestras falanges, que con fuerza y entusiasmo se va a todas partes, máxime cuando el vigor y la idea van encaminados al progreso” (Pérez, 2020).

Las acciones de este tipo de actividades allanaron el terreno al mundo del ciclismo y fue en el año 1935 cuando tuvo lugar la primera edición de la Vuelta Ciclista a España, organizada gracias a la iniciativa del periódico de la época: *Informaciones*. En ella participaron un total de 50 ciclistas y recorrieron la distancia de 3.425 km, repartidos en 14 etapas. Por aquel entonces era la tercera carrera ciclista que recorría un país en el continente europeo, por detrás del *Giro* de Italia en 1909 y el *Tour* de Francia en 1903 (Hotels & Resorts, 2022).

No obstante, el desarrollo de la Vuelta Ciclista a España se vio paralizado durante la Guerra Civil española. Fue en 1941 cuando se retomó esta actividad y ha seguido cosechando un gran éxito hasta nuestros días (Hostels & Resorts, 2022).



Imagen nº1. Meta de la primera Vuelta ciclista a España

Fuente: <https://joanseguidor.com/wp-content/uploads/2015/08/24.jpg>

En definitiva, tanto desde el punto de vista de la fabricación de este vehículo como del deportivo, se observa la evolución positiva que ha tenido la bicicleta desde el siglo XIX. En general, la cultura de la bicicleta en el país ha aumentado en los últimos años, fruto de una combinación de factores como la conciencia medioambiental, la promoción de hábitos de vida saludables y el desarrollo de infraestructuras adecuadas. Esto ha derivado en un incremento del número de ciclistas y en una mayor aceptación de la bicicleta como medio de transporte viable en las ciudades españolas.

Así lo refleja el informe del Barómetro de la bicicleta⁶, que ofrece información relevante sobre la frecuencia y disponibilidad de la bicicleta en la población española, los hábitos de uso y las políticas e infraestructuras que se ejercen en el sector:

- más de 11 millones de españoles utilizan la bicicleta semanalmente y otros 6 millones alguna vez para desplazarse a sus espacios de trabajo o estudios.
- el 57,1% de la población utiliza la bicicleta con cierta frecuencia, frente al 42,8% que no la utilizan nunca y que no saben montar en ella.
- 9 de cada 10 españoles de entre 14 y 70 años sabe montar en bici, con un perfil de usuarios heterogéneo, con mayor tendencia al género masculino, joven y más formado (2022).

⁶ El barómetro de la bicicleta es el mayor estudio a nivel estatal sobre el uso de la bicicleta y el sector ciclista.

En términos generales, aumenta el porcentaje de usuarios de la bicicleta y, en concreto, de la población que la utiliza de forma habitual. Este hecho se produce, principalmente, en las ciudades que cuentan con más de 450.000 habitantes. Barcelona, Málaga, Sevilla y Zaragoza figuran como las ciudades donde más se usa este medio de transporte para desplazarse al lugar de trabajo. Son personas de entre 25 y 39 años, con un mayor porcentaje de hombres que de mujeres.

Respecto a la disponibilidad de la bicicleta, más de tres de cada cuatro personas entrevistadas para la recogida de datos del barómetro tiene alguna bicicleta en casa. Aun así, en núcleos urbanos de más de 100.000 habitantes, es mayor la población que no posee una bicicleta en casa. En Barcelona, por ejemplo, casi el 30% de los entrevistados no tiene ninguna en su domicilio.

Por último, destacar que, como señala el Barómetro de la Bicicleta, los motivos de aquellos que no hacen uso de este vehículo son la falta de disponibilidad de una bicicleta, la preferencia por otros medios de transporte, la elección de caminar para trasladarse de un sitio a otro o simplemente una cuestión de tiempo insuficiente.

1.2.2. Infraestructuras

Una vez analizado el uso de la bicicleta en España desde su origen hasta la actualidad, procedemos a analizar las infraestructuras, aspecto de gran importancia porque se trata de un facilitador del uso de la bicicleta.

En materia de infraestructuras, España es un país en el que la evolución significativa del uso de la bicicleta ha fomentado la construcción y desarrollo de estas, tanto en zonas urbanas como rurales. Ciudades como Vitoria, Valencia, Barcelona y Sevilla ofrecen una extensa red de carriles bici, mientras que otras ciudades más pequeñas todavía están en proceso de desarrollo (Rivera, 2022).

Las infraestructuras ciclistas diseñadas para la circulación de la bicicleta en el país pueden ser clasificadas, según el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2023, p.70-100), en vías ciclistas o exclusivas, vías preferentes y vías acondicionadas. De esta clasificación inicial se extrae la siguiente clasificación:

- **Carriles bici:** vías exclusivas para la movilidad en bicicleta, al margen del tráfico de los vehículos motorizados, diferenciándose de estos por una línea divisoria marcada con pintura y señales que indican su recorrido. Pueden llegar a compartir espacio con los peatones o estar completamente separados.
- **Ciclocarriles:** carriles reservados para bicicletas en la propia calzada, delimitados por una línea pintada. Estas zonas comparten tráfico con el resto de vehículos, pero se les otorga prioridad en términos de seguridad y espacio.
- **Ciclocalles:** calles unidireccionales en las que se da prioridad a las bicicletas sobre los vehículos motorizados. Es habitual que la velocidad de circulación impuesta sea limitada, así como la presencia de señalización y marcas viales que informen de su prioridad.
- **Vías verdes:** antiguas infraestructuras ferroviarias en desuso, adaptadas *a posteriori* para el disfrute de ciclistas y peatones. Estas rutas suelen estar alejadas del tráfico, ubicadas en un entorno agradable que permita a los usuarios pasear en bicicleta libremente.



Imagen nº2. Carril bici en Valencia

Fuente: <https://s2.pplstatics.com/lasprovincias/www/multimedia/2023/06/03/carril-bici-valencia-ke9D-U200216831217Z7F-758x531@Las%20Provincias-kzQE--1920x1080@Las%20Provincias.jpg>

No obstante, a pesar de esta división de las infraestructuras, el informe publicado por el Barómetro de la bicicleta (2022) pone de manifiesto la falta de vías o el mal diseño de estas y la presencia excesiva de tráfico motorizado provocan una imagen menos atractiva

y amable de la ciudad. Esto provoca, además, menor sensación de seguridad para montar en bicicleta en el entorno urbanístico.

Los datos recogidos en este informe advierten de que para incentivar un uso mayor de la bicicleta es necesario reducir el tráfico en las localidades más grandes e insertar un mayor número de vías en los municipios más pequeños, facilitando la circulación sostenible, ya que tres de cada diez ciclistas nunca circulan en bicicleta por la calzada debido al peligro que esto supone para ellos. Existe la opinión mayoritaria, respaldada por un 70,7% de los encuestados en la muestra del barómetro, de que el carril bici es la vía preferida para desplazarse en este medio de transporte.

Por otro lado, además de las infraestructuras diseñadas para la circulación de este vehículo, existen otro tipo de infraestructuras que propician el uso de la bicicleta, como es el caso de las **bicicletas públicas** a disposición de la ciudadanía en muchas ciudades españolas. Como por ejemplo, BiciMAD en Madrid, Bicing en Barcelona o Sevici en Sevilla. Estas iniciativas permiten a los usuarios alquilar bicicletas en estaciones esparcidas por la ciudad y una vez finalizado el servicio, devolverlas en otra estación próxima, promoviendo así el uso de la bicicleta y facilitando la accesibilidad a aquellos que no disponen de una bicicleta de uso propio.

Por último, la expansión del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y activo también ha generado la creación de **aparcamientos** donde depositarla. En muchas ciudades se han habilitado una serie de aparcamientos específicos y seguros para bicicletas en áreas con altos niveles de circulación, lo que facilita aún más la elección de este medio para la movilidad urbana.

1.2.3. Políticas

Implantar y fomentar la cultura de la bicicleta en el país requiere de una serie de políticas que determinen qué tipo de estrategia se ha de seguir según los factores sociales, económicos o medioambientales, entre otros. Las políticas en materia de movilidad en España se ejecutan a nivel nacional, regional y local, por lo que todos los niveles de administración tratan este tipo de competencias. Esto no exime al Estado central de la responsabilidad de proteger el medio ambiente y hacerse cargo de la planificación

económica como base de toda medida política, aunque después delegue en niveles inferiores de administración.

En España se han llevado a cabo diferentes planes de movilidad que han permitido expandir el uso de la bicicleta y la red de infraestructuras ciclistas, entre los que destacamos los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Surgieron en el marco de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética E4 de 2004, mediante la colaboración del Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía, que antes formaba parte del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (Vega, 2019, p.14).

Es importante destacar que en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible “se plantean diferentes objetivos para lograr cohesión social y desarrollo económico mediante una movilidad más segura, sostenible, eficiente, equitativa y actual. Dichos objetivos deben ser claros, de fácil cuantificación y precisos” (López et al. 2022, p.21).

Presentamos en la siguiente tabla las estrategias y los Planes de Movilidad Urbana Sostenible desde 2003 hasta 2022:

Año	Estrategias y Planes de Movilidad Urbana Sostenible
2003	Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética
2005	Plan de Acción 2005-2007 de la E4 Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, PEIT
2006	Estrategia de medio Ambiente Urbano
2007	Ley 34/2007 de 15 de noviembre de la Calidad del Aire y Protección de la atmósfera
2008	Plan de Acción 2008-2012 Estrategia Española de Medio Ambiente Urbano
2009	Estrategia Española de Movilidad Sostenible
2010	Libro Blanco de la Sostenibilidad Estrategia Estatal de la Bicicleta
2011	Estrategia española de sostenibilidad urbana y local Estrategia de Seguridad Vial
2012	Plan de Infraestructuras Transportes y Viviendas Libro Verde de Sostenibilidad Urbana y Local

2013	Plan Aire 2013-2016
2014	Plan de Acción de la Estrategia Estatal de la Bicicleta
2017	Nacional de Calidad del Aire
2018	Ley de Cambio Climático y Transición Energética
2021	Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del MITMA ⁷ Estrategia Estatal por la bicicleta
2022	Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible

Tabla 2.Evolución de las estrategias y PMUS

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://observatoriomovilidad.es/wp-content/uploads/2022/11/Monografia_I_OMM_2022_Evolucion_PMUS_A4.pdf](https://observatoriomovilidad.es/wp-content/uploads/2022/11/Monografia_I_OMM_2022_Evolucion_PMUS_A4.pdf)

Todos ellos han desarrollado políticas de movilidad sostenible en las diferentes ciudades españolas, centrándose en la diversificación en el transporte, la movilidad peatonal, el fomento del uso del transporte público y de la bicicleta, la mejora de las infraestructuras y la formación en seguridad vial. Estos planes han incidido en la bicicleta como un instrumento de gran potencial de cara a implantar modelos de sociedades más sostenibles. Haciendo referencia a la presentación de la Estrategia Estatal por la bicicleta lanzada en el año 2021:

[1]a bicicleta no es únicamente un modo de transporte más. Su utilización produce valor para la sociedad en términos no sólo de movilidad sino también de habitabilidad, salud, medio ambiente, equidad, sociabilidad, etc. Y produce beneficios para los que se desplazan en bicicleta y para los que no, al liberar espacio y reducir la contaminación del aire y acústica (MITMA, 2021, p.9).

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) defiende que esta estrategia más reciente en la cronología de las políticas de movilidad sostenible apuesta por un “efecto bicicleta”, llamando a la ciudadanía a participar en el proyecto pues “[c]uando te sumas, todo rueda”, tal y como se refleja en su página de presentación del proyecto. Este plan se articula en torno a cinco prioridades y diez áreas de actividad, como se observa en la imagen a continuación:

⁷ Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



Imagen nº3. Estructura de la Estrategia Estatal por la bicicleta
 Fuente: <https://esmovilidad.mitma.es/estrategia-estatal-por-la-bicicleta>

En definitiva, la Estrategia Estatal por la bicicleta se caracteriza por su visión hacia un futuro sostenible, pues:

son varios los ODS en los cuales la bicicleta puede desempeñar un papel fundamental. Entre ellos, salud y bienestar, energía asequible y no contaminante, comunidades y ciudades sostenibles, producción y consumo responsables, acción por el clima y alianzas para lograr los objetivos (MITMA, 2013, p.13).

2. Cicloturismo

Una vez analizada la implantación de la bicicleta como medio de transporte sostenible, tanto en el panorama europeo como en el nacional, se da paso a estudiar la cuestión clave en este Trabajo de Fin de Grado, que relaciona el uso de la bicicleta como vehículo con el turismo: el cicloturismo. En los próximos apartados se explica el concepto, su origen y su evolución general, terminando con el cicloturismo en España.

2.1. Concepto

El diccionario de la Real Academia Española define cicloturismo como “turismo que se practica en bicicleta”. Si atendemos a otras definiciones, Aragonese (2008, p.10) define esta tipología de turismo como “actividad física no competitiva que combina la bicicleta con el turismo”, diferenciando esta actividad de las competiciones ciclistas.

Por otro lado, la Diputación de Segovia indica que “[s]e entiende por cicloturismo aquellas visitas recreativas, ya sea durante más de un día o de solo un día fuera de casa, que implican el ciclismo de ocio como una parte fundamental e importante de la visita” (Prodestur, 2018). Esta última definición incide en las condiciones y la duración necesarias para el desarrollo del cicloturismo, a diferencia de las definiciones anteriores.

Han, Meng y Kim (2017), en una definición aún más detallada del cicloturismo, dan a conocer aspectos que caracterizan a este tipo de turismo: el viaje como motivación primordial, el desplazamiento, la duración del viaje entre uno y varios días, el contexto activo y deportivo de la actividad y su carácter no competitivo, sino de ocio y entretenimiento.

El cicloturismo es, en conclusión, una práctica turística donde prima el uso de la bicicleta como medio de transporte que permite visitar destinos y recursos turísticos de forma dinámica y deportiva, exenta de un carácter competitivo.

2.2. Origen y evolución

El origen del cicloturismo se remonta al siglo XIX, cuando el herrero escocés Kirkpatrick Mcmillan fabrica la primera bicicleta a pedales de la historia en 1839. Tres años después, en 1842, emprende un viaje con su bicicleta (de 26 kilos) desde la ciudad de Keis hasta Glasgow, recorriendo un total de 109 kilómetros. Este fue considerado el primer viaje cicloturista de la historia, con una duración de dos días a un ritmo de una media de 13 kilómetros por hora (Con Alforjas, 2021).

Años después, en 1873, el norteamericano Thomas Steven efectuaría la que sería la primera vuelta al mundo en bicicleta. Fank Lenz repetiría la hazaña más tarde en 1892. Se convirtieron en los predecesores de los grandes aventureros de la bicicleta. Destaca igualmente Annie Londonderry, la primera mujer en completar la vuelta al mundo en bicicleta en 1895, un hito en la época (Con Alforjas, 2021).

Paul De Vivie, conocido por el pseudónimo de *Velocio*⁸, fue pionero en organizar viajes en bicicleta, creando rutas ciclistas populares a día de hoy, como son *Diagonales de France* o *Easter in Provence*. Dio sus primeros pasos en bicicleta en 1881, iniciando su recorrido por los caminos de la región francesa de Auvernia-Ródano-Alpes (Dar Pedales, 2021).

Posteriormente, De Vivie llevó a cabo diversos viajes en bicicleta entre Francia, Suiza e Italia. Llegó incluso a inaugurar una fábrica de bicicletas denominada *La Gauloise*, en Saint-Etienne, su ciudad natal. Pero el momento más importante de su trayectoria se produjo en 1888, al inventar el término “cicloturismo” y difundirlo en su propia revista *El ciclista* (Dar Pedales, 2021).

En el marco de la evolución del cicloturismo, en 1923 se creó la Federación Francesa de Cicloturismo (FFVélo) con el fin de fomentar, estructurar y desarrollar el cicloturismo en la nación francesa. Actualmente cuenta con un importante número de miembros inscritos, 125.000 en 3.100 clubes.

A nivel europeo, en el último siglo se ha creado la red de rutas ciclistas europeas EuroVelo, proyecto que actúa como nexo de unión entre diferentes países, favoreciendo el desarrollo de rutas ciclistas bien estructuradas y seguras en todo el continente europeo. Con la colaboración de la Federación Europea de Ciclistas (ECF), esta organización ha hecho posible la creación de 17 rutas ciclistas repartidas por toda Europa. Esta red de rutas ciclistas está a disposición de aquellos usuarios interesados en el cicloturismo y está presente en 42 países europeos, desde Noruega a Grecia y desde Portugal a Rusia, sumando un total de casi 70.000 kilómetros en la idea inicial. En la imagen que sigue se presenta la red de rutas europeas:

⁸ Velocio: del francés *vélo*, que significa bicicleta.



Imagen nº4. Mapa europeo de las rutas ciclistas de la red
Fuente: <https://www.eurovelospain.com/wp-content/uploads/2018/01/red-eurovelo.png>

Para concluir este apartado, señalamos brevemente, que el impacto económico directo que tiene el cicloturismo en Europa está en auge y beneficia en gran medida a las actividades económicas implicadas en el desarrollo de este tipo de turismo, generando un efecto multiplicador⁹.

2.3. Cicloturismo en España

En el caso de España, el que fuera el creador del primer modelo de bicicleta en la década de los 60 del siglo XIX, Mariano Catalán, fue también pionero del cicloturismo a nivel nacional, realizando el trayecto de ida y vuelta entre Huesca y Zaragoza en bicicleta el 20 de marzo de 1868.

Más actualmente, según la Encuesta de Turismo de Residentes publicada por el Instituto Nacional de Estadística (INE), los viajes por turismo deportivo, tipología de turismo en la que se clasifica el cicloturismo, ascendieron en un 23% en España desde 2015 hasta

⁹ Efecto multiplicador: se refiere al beneficio económico que obtienen otros sectores complementarios del sector que desarrolla la actividad principal. Información extraída de: <https://www.entornoturistico.com/que-es-el-efecto-multiplicador-del-turismo/>

2019, situándose la cifra en más de 4,5 millones de viajes cada año. Asimismo, aumentó en un 34% el número de pernoctaciones de este tipo de turismo en el mismo periodo de tiempo, llegando a alcanzar los 13 millones de pernoctaciones anuales (2019).

Los números no han parado de crecer desde entonces, ya que el número de usuarios que practican cicloturismo está en auge, como se desprende de los datos publicados por la Organización Mundial del Turismo (OMT) y que reflejan un crecimiento sostenido del 20% en el número de turistas que hacen uso de la bicicleta para viajar, tendencia que será favorable con previsiones de crecimiento del cicloturismo a nivel mundial del 8,2% anual hasta 2030 (Gran Hotel, 2023).

El desarrollo de la actividad del cicloturismo en España está incluido en dichas previsiones, pues es un sector que cada vez genera más riqueza en términos económicos y ambientales, atrayendo más afluencia de turistas al país. Tal es el crecimiento que se está experimentado, que se ha creado una aplicación denominada *All in Biking*, totalmente gratuita y que pretende transformar la comunidad de ciclistas y el concepto tradicional del uso de la bicicleta a través de la promoción del cicloturismo (2023).

Para ello, se han estructurado las diferentes rutas de cicloturismo ubicadas por todo el territorio nacional, destacando los puntos de interés turístico y los servicios que se encuentran a lo largo del camino marcado. Permite, además, intercambiar información práctica y actualizada. Algunas de las rutas son la Vía Verde de la Sierra en Andalucía, la Ruta del Ebro en Aragón, la Ruta de la Sidra en Asturias, la Ruta del Quijote en Castilla-La Mancha, la Ruta de las Médulas en Castilla y León, entre otras muchas esparcidas por todas las Comunidades Autónomas (All in Biking, 2023).

Finalizado este capítulo, se llega a la conclusión de que la evolución positiva del uso de la bicicleta como medio de transporte ha derivado en la creación de nuevas actividades recreativas y no competitivas ciclistas en el ámbito turístico, naciendo así lo que hoy por hoy se entiende por cicloturismo, una tipología turística en constante desarrollo y crecimiento.

CAPÍTULO II: Caso de estudio

3. El uso de la bicicleta como herramienta de promoción y actividad turística en Segovia

En este capítulo analizaremos el uso de la bicicleta como herramienta de promoción y actividad turística en la ciudad de Segovia. Para ello, comenzaremos por analizar la red ciclista existente en la localidad, profundizando en sus antecedentes y en las modificaciones experimentadas en los últimos años hasta consolidarse la actual infraestructura. A continuación, se presentarán los proyectos turísticos relacionados con el cicloturismo en la ciudad (en qué consisten y cuáles son las barreras y factores facilitadores para la implantación del cicloturismo en Segovia). Finalmente, se realizarán aportaciones que tengan como objetivo instaurar un proyecto de cicloturismo eficiente.

3.1. Red ciclista

En el presente año 2023 la ciudad de Segovia ha logrado finalizar la construcción de una red ciclista de 33,9 km, una red completa, coherente, accesible y segura para los usuarios. Esta red se ha llevado a cabo en el reducido tiempo de dos años, con una inversión mínima de medio millón de euros, gracias -en gran medida- a la ayuda del 90% proveniente de fondos europeos gestionados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana¹⁰. Se contribuye así al cumplimiento de los ODS, mencionados en el capítulo anterior. Analicemos a continuación cuáles eran las estructuras ciclistas previas a la materialización de este novedoso proyecto.

3.1.1. Antecedentes

La localidad segoviana, aunque carecía de una red de carriles bici bien estructurados para moverse por la ciudad, en **2008** puso un servicio de alquiler de bicicletas a disposición de los ciudadanos. En esa época se presentó el programa “**Segovia te presta la bici**”, que resultaría ser el primer servicio de préstamo de bicicletas eléctricas de Europa, según los datos proporcionados por el Ayuntamiento de Segovia. Ofrecían, además, bicicletas tradicionales. Constaba de un total de 100 bicicletas, mitad eléctricas con ayuda al pedaleo, y las otras 50 restantes, tradicionales. Los primeros meses, hasta la llegada de

¹⁰ Los datos que se recogen en este capítulo han sido facilitados por el Excmo. Ayuntamiento de Segovia a través de notas de prensa y entrevistas con el Concejal de Turismo, el Sr. Miguel Merino Sánchez.

2009, fue gratuito, después la tarifa pasó a costar 30 € al año para aquellos empadronados en Segovia y 3 € al día para los no empadronados.

Se sentaron así las bases de las propuestas que se plantearían los años siguientes. Los puntos de la ciudad donde se podía adquirir una bicicleta estaban ubicados en la Plaza del Azoguejo, la Plaza Mayor, la estación de autobuses y el Alcázar, puntos estratégicos de la ciudad (obsérvese Imagen nº5). El objetivo de lanzar este proyecto era en ese momento “fomentar el uso de la bicicleta como medio eficiente de transporte, ofreciendo alternativas saludables e imaginativas para recorrer la ciudad”, según explicaba el Excmo. Sr. Pedro Arahuetes, alcalde del momento (Valiente, 2008).



Imagen nº5. Mapa de Segovia con los puntos estratégicos.

Fuente: Elaboración propia a partir de <https://segoviaturismo.es/docs/plano-segovia-turismo.jpg>

En el año **2010**, también se llevó a cabo una iniciativa para ofrecer un préstamo de bicicletas público. Este proyecto corrió a cargo de **Segovia de Bicio**, un sistema de préstamo de bicicletas fomentado por el Ente Regional de la Energía de Castilla y León y el Ayuntamiento de la ciudad. Este plan perseguía los objetivos marcados en la Estrategia de Eficiencia Energética de España del Plan de Acción del año 2007, según datos proporcionados por el Ayuntamiento de Segovia.

Entre los requisitos para poder hacer uso de este servicio, se exigía la mayoría de edad de los interesados, o a partir de los 14 años con un acompañante adulto, la posesión de un teléfono móvil, estar dado de alta en las oficinas habilitadas por la Concejalía de Turismo, la firma de aceptación de las normas de uso del servicio y la presentación de un DNI en vigor.

Los horarios de uso del servicio eran bastante amplios, pudiéndose utilizar la bicicleta desde primera hora de la mañana hasta última hora de la noche, y las tarifas eran prácticamente iguales a las de dos años atrás.

Esta vez se amplió el número de bicicletas a 195, la mitad de ellas con pedaleo asistido de nuevo. Se ampliaron, además, los puntos de adquisición de las bicicletas prestadas, incluyendo como lugares novedosos la estación de trenes Segovia-Guiomar (a las afueras de la ciudad), el barrio de Nueva Segovia, el de La Albuera y el de San Lorenzo, en la Vía Roma (véase imagen nº6). Estos aparcamientos para depositar la bicicleta incluían un sistema de seguridad basado en candados con un código que se recibía a través de mensaje SMS.



Imagen nº6. Mapa de Segovia con los nuevos puntos estratégicos.

Fuente: Elaboración propia a partir de <https://segoviaturismo.es/docs/plano-segovia-turismo.jpg>

Segovia de Bicio defendía el uso de la bicicleta como medio eficiente de transporte, apostando por un desplazamiento más sostenible en el núcleo urbano de Segovia. Permaneció vigente al año siguiente, en **2011**, llegando a alcanzar 878 usuarios de bicicleta.



Imagen nº7. Punto de recogida y estacionamiento de bicicletas en la Plaza Mayor de Segovia, 2010
Fuente: <https://segoviaudaz.es/el-prestamo-de-bicicletas-de-segovia-suma-2-500-usos-desde-mayo/>

En el año **2012** aún se podía seguir disfrutando de este servicio de alquiler y el Ayuntamiento de Segovia empezó a trabajar todavía más para potenciar el uso de la bicicleta por la ciudad, encomendando un estudio al Instituto Municipal de Deportes. Se creó así un **Plan Director de Movilidad Ciclista de Segovia**, según datos proporcionados por el Ayuntamiento de Segovia. Este plan se extenderá desde 2012 hasta 2027. La estrategia complementaba el Plan de Movilidad Sostenible de la ciudad.

El plan tiene por objetivo implementar medidas que favorezcan el uso de la bicicleta no sólo como medio de transporte, sino también como actividad turística y deportiva. La creación del plan incluía un exhaustivo análisis de las condiciones de la localidad así como de las medidas que se necesitaban adoptar para hacer posible el uso compatible de la bicicleta, optimizando así la ciclabilidad del núcleo urbano.

Se llegó a la conclusión de que era fundamental incidir en la imagen que se tiene de la bicicleta desde la perspectiva del ocio y deporte, ideando políticas de promoción para conseguir un resultado positivo. Por último, otro de los puntos más importantes en el plan consistía en la elaboración de diversas rutas turístico-deportivas, que conectasen el Acueducto con su Azud, con el carril bici de La Granja, con el Embalse del Pontón o con la Carretera de Palazuelos, así como las Rutas por el Casco Antiguo y por el Cinturón Verde de la Ciudad.

Como acciones complementarias, en el año **2013**, el Ayuntamiento de Segovia se sumó a la **Red de Ciudades por la Bicicleta**, ofreciendo a los habitantes segovianos el

Biciregistro¹¹. La Red lanzada en 2009 y que contaba con más de 50 socios en aquel momento, pretendía impulsar el uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad, basándose en el principio de seguridad. La incorporación a esta red era de primordial importancia para la recuperación de bicicletas desaparecidas y extraviadas en la ciudad.



Red de Ciudades **por la Bicicleta**

Imagen nº8. Logotipo de Red de Ciudades por la Bicicleta

Fuente: <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2022/06/cropped-cropped-RCxB-logo.png>

Más tarde, en el año **2014**, se estrenaba la campaña “**Segovia Late a tu Ritmo, Sé Bici**”. Otorgaba una imagen más urbana al Servicio Municipal de Alquiler, se llegaron a resultados muy favorables (alrededor de 2.500 usos de las bicicletas prestadas), según la información proporcionada por el Ayuntamiento de Segovia. A través de esta campaña, el Ayuntamiento de Segovia pretendía insistir aún más en la imagen urbana de la bicicleta como vehículo que permite moverse diariamente por la ciudad.

Para reforzar la conciencia ciudadana, se elaboraron carteles que reflejaran la idea de la bicicleta para un uso diario (campaña disponible en Anexos). En ellos se mostraba el lema de la campaña y fotografías de jóvenes haciendo uso de la bicicleta en un contexto cotidiano.

Ese mismo año, se organizaron igualmente actividades, inscritas en el programa “Segovia, Ciudad Educadora”, entre las que destacan las incluidas en el programa de la Semana de Movilidad o las que se desarrollaron en los centros de enseñanza de la capital.

¹¹ Sistema que permite a los usuarios registrar voluntariamente sus bicicletas a través de la web www.biciregistro.es. En caso de desaparición se proporciona un listado de las bicicletas localizadas y no localizadas mediante un código de registro. Este está plasmado en una pegatina de difícil extracción colocada en el bastidor del vehículo.

Dos años después, en 2016, se introdujeron ciertas modificaciones en el servicio de préstamo de bicicletas de la ciudad, pasando a ser un alquiler de larga duración, exclusivamente de bicicletas eléctricas y con la condición de depositar una fianza con un coste de 125 €. La tarifa correspondiente a un periodo de tres meses se situaba en 20 €, con posibilidad de prórroga. Así pues, en ese año se lograron alquilar las 40 bicicletas que estaban disponibles, siendo un número más reducido en el 2017.

Ante este panorama, la asociación segoviana **Bicicla**, creada en 2012, manifestó su inconformidad con los gastos ocasionados del mantenimiento del alquiler de bicicletas y proponía, como más útil, destinar los fondos en mejorar las infraestructuras y la señalización con el fin de propiciar una adecuada y segura circulación de los ciclistas. Incidía, además, en la importancia de la ejecución de una eficiente campaña de concienciación ciudadana para promover el uso de la bicicleta y su instauración al completo en la ciudad.

Las reivindicaciones del colectivo antes de la puesta en marcha de la actual red ciclista demandaban una reestructuración al completo del sistema ciclista, que incluyese una revisión de las normas de circulación de los automóviles, una adaptación de las calles y las carreteras para los ciclistas y un incremento de las infraestructuras además de los ciclocarriles por entonces creados, como los aparcabicis.

Con la llegada de la pandemia del COVID-19, no fue posible la puesta en marcha de ningún proyecto que cumpliera con las propuestas de la asociación, sin embargo se desencadenó un aumento considerable del uso de la bicicleta (consecuencia de la pandemia). En ese momento se llevó a cabo una petición pública para construir un anillo ciclista en la ciudad, según la información proporcionada por el Ayuntamiento de Segovia, como se observa en la imagen que sigue. Esta petición sería superada con la construcción de la actual red ciclista, y que presentaremos en el siguiente apartado.

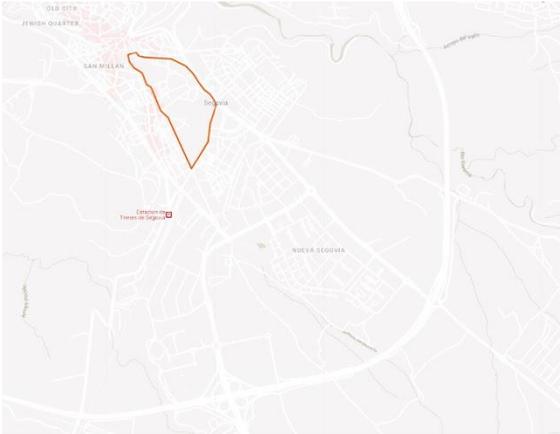


Imagen nº9. Mapa del anillo ciclista sugerido por Bicicla

Fuente:

<https://www.enbicipormadrid.es/2023/05/segovia-construye-su-red-ciclista-en.html>

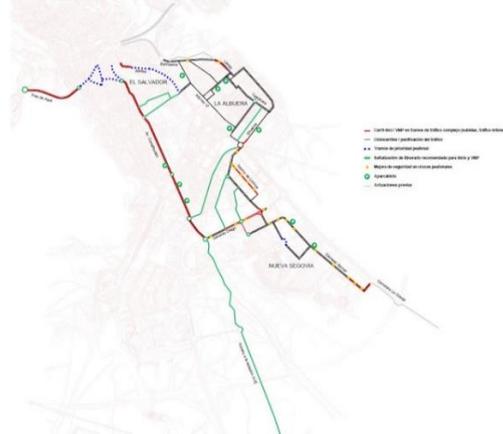


Imagen nº10. Mapa del anillo ciclista en 2023

Fuente:

<https://www.enbicipormadrid.es/2023/05/segovia-construye-su-red-ciclista-en.html>

3.1.2. Actual red ciclista

Previamente a la finalización de la construcción de la actual red ciclista, en Segovia solo había 700 metros de acera bici y 600 metros de señalización de ciclocarril habilitados, según información proporcionada por el Ayuntamiento de Segovia. Los ciclocarriles estaban insertados en carreteras que no cumplían con los límites de velocidad establecidos para la apta circulación de los ciclistas.

En el transcurso del 2023 la ciudad de Segovia ha logrado poner fin al proyecto **Carril-City**, que comenzó en 2021 con la primera fase y continuó después completando la segunda fase del plan. Al Ayuntamiento de Segovia le fueron concedidos 3,45 millones de euros de fondos europeos con el objetivo de llevar a cabo políticas de movilidad sostenible, entre ellas la creación y modificación de los itinerarios ciclistas que actualmente están listos para su uso, según la información proporcionada por el Ayuntamiento de Segovia.

Respecto a la inversión en cada etapa, La Segunda fase del Carril Bici (2022-2023) tuvo un presupuesto de 329.000 €, que sumados a los 306.000 € que supuso la construcción de la Primera Fase, la inversión total en el proyecto supera los 635.000 €, según datos proporcionados por el Ayuntamiento de Segovia.

La instauración de la segunda fase completa un recorrido de 27,6 km de itinerarios señalizados, de los cuales 15 son con intervención y 12,6 sin intervención. La unión de las dos fases genera una red urbana de itinerarios ciclistas de 33,9 km, que no solo facilita la circulación de los usuarios ciclistas, sino la posibilidad de seguir itinerarios recomendados y señalizados para este tipo de vehículos que, a su vez, favorecen el desarrollo de un modelo de cicloturismo en el núcleo urbano.

El proyecto **Carril-City** trae consigo, además, considerables mejoras para la seguridad de los peatones, pues su espacio queda reservado exclusivamente para ellos, ya que se han habilitado ciclocarriles destinados a la circulación de las bicicletas y de los patinetes eléctricos. Se han planteado también alternativas para personas de movilidad reducida, pues es un proyecto inclusivo.

Para que los 27,6 km de itinerarios recomendados queden claros y sean de fácil acceso, se han instalado 68 señales que cumplen el papel de orientar a los ciclistas, informándoles del recorrido a seguir y la distancia hasta los destinos a los que pueden llegar siguiendo esos carriles. Barrios segovianos como La Albuera, Nueva Segovia, San José, así como edificios esenciales como el Hospital General o la estación de tren de Segovia-Guomar están indicados en las nuevas señales. Se han modificado, por otro lado, vías ciclistas hacia la localidad de La Granja de San Ildefonso, que conectan directamente con la ciudad.

En resumen, este plan de acción se caracteriza por haberse ejecutado en un corto periodo de tiempo, y destaca por medidas novedosas en la ciudad:

- **Pacificación** del tráfico de automóviles y bicicletas a través del uso de bolardos, que permiten reducir la velocidad a un precio más bajo que si de baches o de otros obstáculos se tratara.



Imagen nº11. Bolardos en la Av. Gerardo Diego, Segovia

Fuente: <https://www.enbicipormadrid.es/2023/05/segovia-construye-su-red-ciclista-en.html>

- **Adaptación** al sistema de circulación ya impuesto, aprovechando las infraestructuras existentes para una más fácil inserción de ciclocarriles, permitiendo invertir más en conflictos de mayor complejidad.



Imagen nº12. Bolardos en la Av. Gerardo Diego, Segovia

Fuente: <https://www.enbicipormadrid.es/2023/05/segovia-construye-su-red-ciclista-en.html>

- Creación de **señalización** con fines educativos, es decir, de manera explicativa y concisa tanto para los ciclistas como para los demás usuarios implicados. Incita a la convivencia con otros vehículos y mejora el tráfico.



Imagen nº13. Incorporación de la señalización en la calzada

Fuente: <https://www.enbicipormadrid.es/2023/05/segovia-construye-su-red-ciclista-en.html>

- Elaboración de **itinerarios recomendados** que aportan sugerencias sobre cuál es el camino más corto a seguir para llegar al destino deseado o a los servicios básicos de la ciudad, como el hospital, la estación o los centro educativos. Estos carteles se diferencian de otras señales por su característico color verde e informan, además, del tiempo estimado en completar dicho recorrido.



Imagen nº14. Señal de itinerario recomendado en la zona céntrica de Segovia

Fuente: <https://www.enbicipormadrid.es/2023/05/segovia-construye-su-red-ciclista-en.html>

- **Mejora de la seguridad** de los viandantes, pues permite mantener las aceras y zonas peatonales exentas de bicicletas, al circular estas sobre la calzada. Es importante señalar que la medida favorece, en particular, a la población más envejecida y vulnerable que pasea por la ciudad.



Imagen nº15. Ciclocarril alejado de la acera en Segovia

Fuente: <https://www.enbicipormadrid.es/2023/05/segovia-construye-su-red-ciclista-en.html>

En resumen, desde el año 2008 hasta el presente 2023, la red ciclista en Segovia ha evolucionado de forma favorable hasta la finalización de las más recientes infraestructuras que permiten la circulación de las bicicletas por gran parte de la localidad. Es importante destacar que la pandemia del COVID-19 supuso un punto de inflexión en las políticas de movilidad sostenible y la ordenación del territorio segoviano, lo que ha influenciado en gran medida en la creación de este novedoso proyecto.

3.2. Proyectos turísticos en relación al cicloturismo

El conocimiento de la actual red ciclista nos permite dar un paso más en nuestro trabajo y relacionarlo con el turismo, más concretamente con el cicloturismo. Veremos a continuación si existen o no proyectos cicloturísticos que sirvan de motor para la promoción turística de la ciudad de Segovia a través del uso de la bicicleta.

En efecto, constatamos que existe un plan de cicloturismo activo en la provincia de Segovia. Según el periódico El Español (2020), el más reciente se promocionó en Fitur en el año 2020, bajo el lema **“Pedalear Segovia”**. La Diputación Provincial de Segovia fue la encargada de promocionar este innovador proyecto que consiste en la creación de una docena de rutas cicloturistas que suman un recorrido de un total de 2.500 km.

Esta propuesta tiene por objetivo combatir la estacionalidad del sector y genera un incremento de las pernoctaciones en los alojamientos ubicados por toda la provincia, favoreciendo el crecimiento del sector turístico en términos generales. Se focaliza la atención en la oferta de actividades turísticas compatibles con el ciclismo y la colaboración directa con una serie de alojamientos turísticos que resultan en una experiencia muy completa y atractiva para los visitantes (El Español, 2020).

Ahora bien, es importante puntualizar en este momento que, aunque se haya habilitado un plan de cicloturismo en la provincia, no existe sin embargo un proyecto de esta índole establecido como tal en la ciudad de Segovia. Y es que la ciudad presenta características muy particulares, lo que nos ha llevado a reflexionar en las posibles barreras y facilitadores presentes en la localidad para la implementación de un plan de cicloturismo y que se exponen en el apartado siguiente.

3.2.1. Barreras para la implementación del cicloturismo en Segovia

Algunas de las barreras para la implementación de un proyecto de cicloturismo en la localidad segoviana son las siguientes:

➤ Limitaciones geográficas y topográficas

Nos referimos en concreto a las características montañosas del terreno y el relieve de la ciudad, pues hacen más complicado un pausado y relajado desarrollo de la actividad. Segovia cuenta con un número considerable de cuestas pronunciadas (sobre todo en la zona del casco antiguo) que sin duda dificultan el traslado en bicicleta para el público infantil y de edades avanzadas, limitando la diversidad de las rutas. Además, este factor también supone una barrera a la hora de disfrutar de los recursos turísticos que se encuentran por el camino, ya que crea más sensación de fatiga, más aún en épocas calurosas, lo que puede desalentar a los turistas.

➤ Falta de conciencia y cultura ciclista

A pesar de los avances en materia de infraestructuras y el incremento de ciclistas, hay todavía una falta de conciencia por parte de los automovilistas sobre cómo compartir las vías con los ciclistas, que hasta hace poco no estaban habilitadas.

➤ Preocupaciones de seguridad

En relación a la barrera anterior, la seguridad vial es otro aspecto que puede representar una barrera significativa para el desarrollo del cicloturismo. Esta falta de seguridad en el tráfico en la ciudad puede venir dada por el exceso de velocidad de los vehículos o la falta de respeto hacia los ciclistas. Aunque las nuevas medidas hayan actuado contra esta problemática, no se ha erradicado del todo, pues es un proyecto que está en funcionamiento desde hace poco tiempo. Esto puede desanimar a los visitantes a la hora de utilizar la bicicleta con fines turísticos.

➤ Mercado turístico muy consolidado

Si bien es cierto que la creación de una nueva red ciclista, con todo lo que conlleva, es un factor determinante para impulsar el cicloturismo en la ciudad de Segovia, se ha de tener en cuenta el hecho de que el mercado turístico que hay instaurado en la ciudad está muy consolidado. El tipo de público que visita la ciudad está interesado por el turismo gastronómico y cultural principalmente, por lo que resultaría complicado obtener resultados inmediatos de un plan completo de cicloturismo y llegar al nivel de éxito que las tipologías de turismo anteriores generan.

3.2.2. Facilitadores para la implementación del cicloturismo en Segovia

En cuanto a los facilitadores para la implementación de un proyecto de cicloturismo en la localidad segoviana son los siguientes:

➤ Novedosa infraestructura ciclista

La actual red ciclista sienta las bases para el desarrollo de un proyecto de cicloturismo adecuado, que destaca por su amplia extensión y las nuevas incorporaciones en lo que a señalización se refiere. Esto hace que la ciudad sea más atractiva para los turistas que hagan uso de la bicicleta para visitar los recursos que la ciudad tiene por ofrecer.

➤ Tamaño de la ciudad

Segovia, al ser una ciudad pequeña, cuyo territorio es más reducido que el de otras localidades españolas, presenta distancias cortas que permiten hacer uso de la bicicleta de forma efectiva, ya que el tiempo estimado en completar el recorrido es más breve que en otras ciudades. Esta característica facilita la visita de los usuarios que están interesados

en impregnarse de todas las atracciones turísticas, pues resulta más dinámica en bicicleta.¹²

➤ Agenda 2030

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y los Planes de Sostibilidad vigentes en la ciudad pueden facilitar la implementación de un plan de cicloturismo en Segovia. Esto se debe a que esta tipología de turismo contribuye al cumplimiento de los ODS de ciudades sostenibles, salud y bienestar, trabajo decente y crecimiento económico, acción por el clima, y paz, justicia e instituciones sólidas.

3.3. Propuestas de mejora y aportaciones

El estudio realizado en los apartados anteriores de la red ciclista en la ciudad de Segovia así como el análisis realizado de las barreras y facilitadores para la implementación del cicloturismo en la ciudad de Segovia, nos permite en este último punto proponer medidas que, desde nuestra perspectiva personal, aportarían mejoras para una eficiente implementación de un plan de cicloturismo en la ciudad.

En primer lugar, sería interesante elaborar **rutas** por la zona baja de la ciudad, próxima a la Fuencisla y la Alameda. En esta área no se han habilitado infraestructuras para la circulación de bicicletas porque la normativa no permite usar este tipo de vehículos en estos espacios de la ciudad, según la información proporcionada por el Ayuntamiento de Segovia. En nuestra opinión, se debería revisar esta ley y permitir la circulación por este paseo, donde se encuentran algunos de los recursos turísticos más emblemáticos de la ciudad, como la Casa de la Moneda, la iglesia de la Vera Cruz o el monasterio de Santa María del Parral. Asimismo, se brindaría la posibilidad de admirar las increíbles vistas del Alcázar desde otra perspectiva, así como de los paisajes naturales allí ubicados, siendo la fusión perfecta entre deporte, historia y naturaleza.

Para atraer a un mayor número de visitantes en la línea del cicloturismo, sería interesante impulsar la idea de la **paquetización** con otros servicios y productos turísticos, ya sea en el ámbito del alojamiento, de la restauración o ambas. Esta medida propiciaría la colaboración entre diferentes sectores, que otorgarán coherencia a la propuesta turística

¹² Segovia cuenta con una superficie de 164 km² (Instituto Geográfico Nacional, 2011), lo que permite que no haya largas distancias entre los atractivos turísticos.

de la ciudad en su conjunto. Así, si todos los tipos de turismo encuentran un nexo de unión, los visitantes disfrutarán aún más de esta experiencia de la ciudad de Segovia, con posibilidad de disfrutar de una serie de servicios complementarios que optimizarán la visita.

Otra de las medidas consistiría en la inversión en **promoción** y **concienciación**. Muchos de los planes ciclistas en la ciudad correspondientes a años anteriores no obtuvieron el éxito deseado debido a la falta de promoción. Es por ello que, de cara a aumentar el interés y la participación en un proyecto de cicloturismo, se requiere una gran campaña de promoción que informe a los residentes y visitantes sobre las rutas disponibles, los beneficios del cicloturismo y las medidas de seguridad adoptadas.

Para conseguir la difusión deseada, el desarrollo de una estrategia de marketing digital que llegue a un público más amplio y de alcance global, con el que se pueda interactuar y establecer una comunicación directa a través de las herramientas digitales sería un elemento reforzador. Además, este tipo de marketing permite segmentar la audiencia y dirigir los mensajes promocionales a personas que tienen especial interés en el cicloturismo. Si se llevara a cabo la creación de un contenido visual llamativo, se podría dar visibilidad a la experiencia al completo, despertando aún más interés en los receptores del mensaje, tanto consumidores fijos como nuevos.

Paralelamente, otra propuesta interesante sería crear **sinergias** entre las diferentes entidades públicas, organizaciones de ciclistas y otros actores relevantes. Si se fusionan entre todos ellos, serán capaces de combinar recursos, conocimientos y esfuerzos para desarrollar y mantener las infraestructuras ciclistas, así como para promover eventos y actividades relacionadas con el cicloturismo. Defendemos igualmente que la creación que estas sinergias apliquen a nivel regional, entre la Diputación de la Provincia de Segovia (recordemos que cuenta con un plan de cicloturismo) y el Ayuntamiento de Segovia.

Por último, se propone involucrar a la **ciudadanía** en la planificación y ejecución del plan de cicloturismo, con el objetivo de generar un mayor sentido de pertenencia y compromiso. Esto fortalecería el plan turístico, más inclusivo y realista, pues sería ideado en parte por los residentes que conocen la ciudad. Se practicaría, en definitiva, un tipo de turismo responsable y sostenible.

CONCLUSIONES

Para concluir este estudio y contestando a la cuestión planteada en la introducción, quisiéramos destacar, en primer lugar, que no todos los destinos son igual de aptos a la hora de instaurar un plan de cicloturismo. El incremento de las políticas de sostenibilidad en el sector turístico en los últimos años ha supuesto una renovación y una reestructuración de los servicios que las ciudades y el ámbito rural tienen por ofrecer. No obstante, nos preguntamos si son estas políticas el único factor necesario para consolidar este tipo de turismo.

En el caso objeto de estudio, la ciudad de Segovia, tras haber analizado la recientemente finalizada red ciclista, llegamos a la conclusión de que, si bien en materia de infraestructuras la localidad está bien acondicionada, no hay una cultura del uso de la bicicleta con fin turístico consolidada en Segovia. Esto puede deberse a que tanto el turismo gastronómico como el cultural tienen mayor peso, pues son los tipos de turismo predominantes en la ciudad. Se invierte más en su promoción y se le da más visibilidad cuando se trata de publicitar la ciudad como un atractivo destino turístico, pero se podría también publicitar la red ciclista como recurso turístico pues al fin y al cabo se ha invertido para conseguirlo, si no se usa, se pierden los recursos y el esfuerzo realizado.

Por lo tanto, el cicloturismo juega con desventaja frente a un mercado ya maduro en este territorio. Para combatir este obstáculo se requeriría de un potente plan de comunicación que invitase a los turistas a visitar la ciudad sobre ruedas, combinando esta experiencia con las actividades gastronómicas y culturales, apostando por una agrupación de todas las tipologías de turismo. Esta fusión aportaría una imagen más novedosa a la ciudad, apostando por un turismo de calidad y activo.

No obstante, consideramos que es necesario insertar aún más infraestructuras ciclistas en las zonas donde se encuentran los recursos culturales de mayor importancia. Aunque la actual red ciclista abarque muchas áreas de la ciudad y promueva el uso diario de la bicicleta, podría adaptarse a la actividad turística, en el caso de la implementación de un plan de cicloturismo. De este modo, no sólo los residentes se verían beneficiados, sino también los visitantes, contribuyendo a un bienestar general.

Pero, la conclusión más relevante, de nuevo en relación a la cuestión planteada inicialmente sobre si la ciudad de Segovia es un destino apto para la implementación del cicloturismo o no, es que, en nuestra opinión, no parece viable la ejecución de dicho plan

a corto plazo. Como se ha indicado antes, la falta de una cultura de la bicicleta que se utilice con fines turísticos en la ciudad y las características de la localidad son los mayores impedimentos para llevar a cabo este tipo de proyecto turístico. Es por ello que, la suma de factores de políticas de sostenibilidad, inversión en promoción y comunicación, así como la paquetización de productos turísticos, resultaría en una situación más óptima para la concienciación del público respecto al cicloturismo.

Por otro lado, una posible herramienta de cara a instaurar un proyecto de cicloturismo en un futuro es revisar los proyectos y las campañas realizadas. Trabajar con datos, encuestas de satisfacción que permitan recuperar aquellas propuestas que tuvieron éxito y mejorar lo que sea necesario, un estudio serio y comprometido que persiga la implantación del cicloturismo.

Finalmente, somos conscientes de que no se deben obviar las barreras geográficas y topográficas de la ciudad, y que en realidad pueden determinar claramente el éxito o el fracaso del cicloturismo, pero se pueden hacer accesibles otras zonas, menos frecuentadas por el turista de un día, focalizar la atención no tanto en el casco histórico sino en la zona más baja de la ciudad, y ayudar a ampliar así la duración de la estancia del turista en la ciudad.

En definitiva, un plan de cicloturismo podría ser posible a largo plazo y combinando sus actividades con los otros tipos de turismo ya existentes en la ciudad. La bicicleta es, sin duda, la herramienta de promoción turística que otorgaría una nueva y renovada imagen a la ciudad de Segovia. Es el punto de partida hacia un turismo más sostenible y un futuro más óptimo y próspero.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- All In Biking - The cycling App. (s. f.). <https://allinbiking.com/>
- Ayuntamiento de Segovia. (2012). *Comienza la temporada de “Segovia de Bicio”, el servicio de alquiler de bicicletas de la ciudad.* [Comunicado de prensa].
- Ayuntamiento de Segovia. (2012). *El Ayuntamiento trabaja en potenciar el uso de la bicicleta por la ciudad.* [Comunicado de prensa].
- Ayuntamiento de Segovia. (2013). *El ayuntamiento de Segovia se suma a la red de ciudades por la bicicleta y ofrece a los segovianos el biciregistro.* [Comunicado de prensa].
- Ayuntamiento de Segovia. (2014). *“Segovia late a tu ritmo. Sé bici” estrena nueva imagen.* [Comunicado de prensa].
- Bici, A. E. (2023). *Europa quiere más bicicletas en la calle y sueña con duplicar en 2030 su uso actual.* elDiario.es. <https://n9.cl/7lhht>
- Bikester. (s.f.). *Historia de la bicicleta durante los últimos 200 años* <https://www.bikester.es/info/historia-bicicleta/#1800>
- Con Alforjas. (2021). *Un poco de Historia del Cicloturismo.* <https://n9.cl/bg1zq>
- Con Alforjas. (2022). *El primer cicloturista (y ciclista) español era aragonés.* <https://conalforjas.com/primer-ciclista-espana/>
- Con Bici. (2021). *La bicicleta como aliada para el cumplimiento de los ODS.* <https://conbici.org/noticias/bicicleta-aliada-cumplimiento-ods>
- Concepto. (s.f.). *Hipster - Qué significa, origen, concepto y características.* <https://concepto.de/hipster/>
- Dar Pedales, D. (2021). *Cicloturismo: historia del viaje en bicicleta.* <https://n9.cl/hb8px>
- El Español. (2020). *Segovia presenta en Fitur su oferta de cicloturismo ‘Pedalear Segovia’.* https://www.elespanol.com/castilla-y-leon/region/segovia/20200123/segovia-presenta-fitur-oferta-cicloturismo-pedalear/461955573_0.html
- Europa Press. (s. f.). *Día Mundial de la bicicleta: el uso de la bicicleta en España y Europa.* europapress.es. <https://n9.cl/7kg65>
- García, J. A. (2020). *Historia de la bicicleta y su evolución.* <https://n9.cl/j7thv>
- Gran Hotel Turismo. (2023). *4 millones de españoles hacen cicloturismo.* <https://n9.cl/xkv6h>

- Han, H., Meng, B., & Kim, W. (2017). *Bike-traveling as a growing phenomenon: Role of attributes, value, satisfaction, desire, and gender in developing loyalty*. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2016.07.013>
- Hosteltur. (s. f.). *Impacto económico del cicloturismo en Europa*. <https://n9.cl/1z8rp>
- Hotels & Resorts. (2022). *Vuelve la épica carrera ciclista: Curiosidades sobre La Vuelta a España*. <https://n9.cl/zo0i6>
- INE - Instituto Nacional de Estadística. (s. f.). INEbase / Servicios /Hostelería y turismo /Encuesta de turismo de residentes / Últimos datos. INE. <https://n9.cl/t042s>
- La Vuelta. (s. f.). <https://www.lavuelta.es/es>
- López, C. et al. (2022). *Evolución de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible*. https://observatoriomovilidad.es/wp-content/uploads/2022/11/Monografia_I_OMM_2022_Evolucion_PMUS_A4.pdf
- Martín, S. (2023). *Día Mundial de la Bicicleta: las 10 mejores ciudades para pedalear (ordenadas de menos a más)*. <https://n9.cl/b4vaq5>
- Members' Research Service. (2022). *World Bicycle Day*. Epthinktank. <https://n9.cl/d4xwv/>
- Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030. (s. f.). *Agenda 2030*. <https://www.mdsocialesa2030.gob.es/agenda2030/index.htm>
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y Red de Ciudades por la Bicicleta. (2022). *Barómetro de la bicicleta en España*. https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2022/11/Barometro-Bicicleta-2022_Informe.pdf
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (2021). *Estrategia estatal por la bicicleta*. https://www.miteco.gob.es/va/ceneam/recursos/pag-web/estrategia_estatal_por_la_bicicleta_tcm39-537890.pdf
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (s.f.). *Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030*. <https://esmovilidad.mitma.es/estrategia-estatal-por-la-bicicleta>
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (2023). *Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista*. https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/esmovilidad/guia_recomendaciones/guia_de_infraestructura_ciclista.pdf
- Neruda, P. (1957). *Tercer libro de las odas*.

- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2021). *Europa apuesta por la bicicleta en la carrera hacia un futuro más saludable y sostenible*. <https://news.un.org/es/story/2021/05/1492172>
- Pérez, A. (2020). *La federación deportiva más antigua de España es la ciclista y tuvo en Chueca su primer domicilio social*. elDiario.es. <https://n9.cl/ctpft>
- Real Academia Española. (s. f.). *Cicloturismo*. *Diccionario de la lengua española*. <https://dle.rae.es/cicloturismo>
- Rivera, C. (2022). *Las mejores ciudades españolas para ir en bici*. El Mundo. <https://www.elmundo.es/viajes/espana/2022/02/05/61fa8c97fdddf0b618b4587.html>
- Staff, E. T. (2023). *¿Qué es el efecto multiplicador del turismo? Entorno Turístico*. <https://www.entornoturistico.com/que-es-el-efecto-multiplicador-del-turismo/>
- Unión Ciclo Aragonesa. (2021). *Anuario U.V.E. 1897*. <https://unioncicloaragonesa.es/anuario-u-v-e-1897/>
- Valiente, A. (2008). *El Ayuntamiento de Segovia pone en marcha el primer servicio de préstamo de bicicletas eléctricas de Europa*. EsCiclismo.com. <https://www.esciclismo.com/actualidad/ciclismo-urbano/7510.html>
- Vega, P. (2019). *Los planes de movilidad urbana sostenible en España (PMUS): dos casos paradigmáticos: San Sebastián-Donostia y Getafe*. <https://eprints.ucm.es/id/eprint/50775/1/T40778.pdf>

ANEXOS

1. Folleto año 2014



AYUNTAMIENTO DE SEGOVIA
Concejalía de Tráfico, Movilidad y Seguridad Ciudadana

SEGOVIA LATE A TU RITMO SÉ BICI



//SERVICIO DE PRÉSTAMO DE BICICLETAS

//QUIÉN
desde 14 años (los menores de 18 años necesitarán autorización y los menores de 16, además, casco)

//CUÁNDO
el sistema de préstamo de bicicletas funciona desde el 1 de mayo hasta el 31 de septiembre

//HORARIO
de lunes a viernes de 7:30 a 21:00h
sábados, domingos y festivos de 9:00 a 21:00h
*a partir de las 20:00h no se realizarán más préstamos



//ACTIVIDADES COLECTIVAS

- Ven a entrenar en bici
- Los mayores ya fuimos ciclistas
- Nosotros también podemos
- Ven en bici con la policía
- Paseos turísticos en bici
- La bici en tu colegio
- Quedada mensual del colectivo BICICLA

//Actividades programadas desde las distintas concejalías del Ayuntamiento:

// Todas estas actividades se irán anunciando en la página web. ¡Estéte atento!

//CÓMO

- Disponer de un teléfono móvil
- Regístrate en el Centro de Recepción de Visitantes, Estación AVE, Oficina de la Muralla y Estación Autobuses con tu DNI o pasaporte
- Recibe tu tarjeta de acceso al servicio y tu PIN

// Servicio gratuito
Para poseedores del Carné IMD y el Carné Joven +18

//CUÁNTO

PERÍODO	1 BICI	2 BICIS	HASTA 5 BICIS
1 Día	3 €	5 €	2 € /bici
1 Mes	10 €	-	-
Temporada completa	20 €	-	-

Todos los préstamos tendrán una fianza de 20€

//COMO ALOUIAR DESPUES DE DARSE DE ALTA

//SMARTPHONE
accede a la web y sigue las instrucciones
<https://ciudadmovible.es/online/Movil/index.php>

//SMS
envía un SMS desde el móvil que se ha dado de alta al 600 12 41 25 con el siguiente formato:
coger b<nº de bici> c<nº de candidato> <código secreto>

//PUNTOS DE RECOGIDA

La bicicleta recomendada es la bicicleta convencional. Si se produce un accidente, el sistema de control se notificará para avisar. Para su devolución se entrega un código QR único. Para su devolución se entrega un código QR único, que contrasta que no depositado la bicicleta convencional). Si se produce un accidente, el sistema de control se notificará.