



# **IV CONGRESO AGESPORT ANDALUCIA**

## **“TURISMO DEPORTIVO Y DESARROLLO”**

**COMUNICACIÓN**

**LAS RUTAS EN BICICLETA DE MONTAÑA COMO ACTIVIDAD  
DEPORTIVA, RECREATIVA Y TURISTICA**

**\*\*\***

**ANA MARIA LUQUE GIL**  
**Profesora de Análisis Geográfico Regional.**  
**Departamento de Geografía. Universidad de Málaga.**

**Granada**  
**20, 21 y 22 de abril**

## IV Congreso Agesport Andalucía

---

### RESUMEN

Esta comunicación plantea el análisis de una práctica deportiva en la naturaleza, el ciclomontañismo, haciendo especial hincapié en las relaciones existentes entre esta actividad, el medio natural que le sirve como soporte y su potencial explotación turística. El hecho de que en la actualidad sea una actividad eminentemente deportiva anima a que los distintos organismos implicados en su desarrollo (empresas, Administración, etc.), fomenten su explotación como actividad turística en pro de diversificar la oferta de ocio y recreo en los espacios rurales-naturales españoles.

**PALABRAS CLAVE:** Ciclomontañismo, turismo deportivo, turismo rural, deporte en la naturaleza.

### INTRODUCCIÓN

El empleo actual de la bicicleta se puede englobar en tres grupos de usos: como deporte, como actividad turística y como medio de transporte, no se hará referencia a la acepción específicamente deportiva que pueda tener la máquina (ciclismo profesional, ciclocros, ciclismo de pruebas en pista, etc.) o a su uso como medio de locomoción (vehículo utilizado para circular por calles, carretera, etc.), sino que el interés de esta comunicación se va a centrar en su actual y potencial uso turístico (prácticas biciexcursionistas, cicloturistas y ciclomontañistas).

Las rutas en bicicleta de montaña y rutas ecuestres comparten protagonismo en el espacio rural y/o natural con la actividad recreativa que mayor importancia adquiere en dicho medio: el senderismo. Tras éste, las rutas en bicicleta de montaña y a caballo son consideradas las prácticas más representativas por su desarrollo territorial y por su impronta en la demanda, adquiriendo una presencia ciertamente relevante a escala nacional.

A continuación se va a proceder a analizar la práctica de la bicicleta de montaña y, más concretamente, a estudiar las rutas ofertadas para ser recorridas con estos vehículos, las cuales están fomentando la diversificación de la oferta de recreo en los espacios rurales españoles.

Las rutas en bicicleta de montaña son una práctica con pocos años de vida que, de manera conjunta a otras serie de actividades recreativo-deportivas en la naturaleza, ha surgido “por la necesidad del hombre actual de acercarse de nuevo a la naturaleza y de reducir el estrés” (Biosca, 2000b, 11).

Es una práctica recreativa que posee una clara vertiente deportiva, apareciendo desde itinerarios de baja dificultad que pueden ser recorridos por cualquier persona que sepa montar en bicicleta, hasta rutas que siguen senderos estrechos y sinuosos que suponen un gran derroche físico y que sólo pueden ser salvados por aquellos que cuentan con una preparación física y técnica específica. No obstante, “el entorno, el paisaje que rodea al ciclista es ahora tan importante como el deporte en sí” (De Ben Ojea, 2001, 12), por tanto, se va a considerar básicamente la vertiente turística y de recreo de la actividad y se atenderá, secundariamente, a su uso deportivo; en este orden de cosas, algunos autores afirman que estas rutas en bicicleta de montaña no surgen sólo

## IV Congreso Agesport Andalucía

---

como deporte sino también como una auténtica filosofía de vida que demuestra la evolución de una sociedad cada vez más preocupada por la vida sana, el deporte y la ecología, consiguiendo unir dos conceptos complementarios y cada vez más importantes en nuestra forma de vivir y pensar: deporte y contacto con la naturaleza (Ortega, 1992, 9).

El auge que está experimentando la actividad en los últimos años viene condicionado por algunos de los rasgos genéricos que la caracterizan:

- Es una actividad de “ocio para todos”, “basta con adaptar los itinerarios a la forma física o a la técnica para disfrutar en los caminos” (Guerin, 1993, 5). Entendida en este sentido (actividad para todas las edades y personas), cuenta con una demanda potencial bastante amplia (todos aquellos que sepan montar en bicicleta).
- Es una actividad encuadrada en el “turismo verde” y que, por tanto, busca descubrir y disfrutar de los parajes naturales, utilizándose en este sentido la bicicleta como medio para conocer la naturaleza que nos rodea.
- Es una actividad que pretende recuperar el viario tradicional utilizando éste como soporte básico de la misma.

Las rutas en bicicleta de montaña aúnan conceptos como “naturaleza, deporte y ruralidad”, radicando el interés de esta práctica en la capacidad de interrelacionar estos tres términos entre sí.

### 1. Caracteres de la actividad

Las rutas en bicicleta de montaña se encuentran englobadas bajo la denominación de “nuevas prácticas en bicicleta” otorgada por la Agencia Francesa de Ingeniería Turística. Dicho organismo en dos obras recientes: “*La pratique du velò en France*” y “*Des pistes pour le velò*”, establece diferentes prácticas de bicicleta según el material utilizado, diferenciando las tradicionales y las nuevas prácticas. A su vez dentro de cada gran grupo se disponen distintos usos: (*Centre National de Ressources du Tourism en Espace Rural*, 1997):

*Prácticas tradicionales:*

- Bicicleta de competición en ruta: la cual conserva sus adeptos (amateurs o profesionales) y un vasto público.
- Práctica ciclodeportiva: con una clasificación que moviliza desde centenares a miles de participantes.
- Cicloturismo: en jornadas de un día o itinerante.

*Nuevas prácticas:*

- La bicicleta de ocio: hoy día es lo más practicado (paseos dominicales o vacaciones en versión bicicleta en familia permitiendo, por ejemplo, descubrir un espacio).
- El turismo urbano en bicicleta: desarrollado en particular en aquellas ciudades pioneras en materia de desarrollo de infraestructuras de circulación y reglamento favorable para los usuarios de la bici.
- La bicicleta de montaña: “surge como una bicicleta normal adaptada a circular por diversos tipos de terrenos y que resulta diferente a la de carretera convencional o la de cicloturismo” (López Monné, 1999, 40), para referirse a las mismas se utilizan las abreviaturas MB o MTB (“*Mountain Terrain Bike*”) o BTT (Bicicleta Todo Terreno). Aparecen diversos tipos de prácticas

#### IV Congreso Agesport Andalucía

---

con relación a las rutas en bicicleta de montaña que Guerin (1993, 6), asemeja con las diversas tipologías de esquí:

BTT de descenso (se asemeja con el esquí alpino): necesitan de infraestructuras de remontes mecánicos o de transporte, ambas actividades utilizan para la práctica zonas alpinas o montañosas.

BTT de ocio (se asemeja con el esquí de fondo): se practica según el autor en zonas de media montaña o campiña. Se plantea como una forma de descubrir una actividad deportiva.

BTT itinerante (se asemeja con el esquí de travesía): actividad itinerante, en varios días, que necesita de una preparación “logística”.

BTT trial (se asemeja con el esquí acrobático): búsqueda de aquellos espacios con máximas dificultades.

En la explosión experimentada por la actividad en los últimos años, se ha pasado de las rutas en bicicleta de montaña de origen con sensaciones fuertes, a las rutas de ciclomontañismo tipo “senderistas” en distintos terrenos (“*btt-randonèe*”), y a las rutas para bicicleta de montaña de paseo (con recorridos fáciles, no deportivos) (“*btt-balade*”).

Estas últimas tipologías nos interesan particularmente: las rutas en bicicleta de montaña “senderistas y de paseo”, lo que se podría denominar como cicloturismo en bicicleta de montaña, práctica que se caracteriza por no necesitar de adecuaciones especiales sobre el firme aprovechándose para la práctica los caminos o senderos que aparecen en el medio natural y en bastantes ocasiones las vías pecuarias.

Lo que se impone es la idea de la actividad como una nueva forma de excursionismo que “consigue combinar el amor por la naturaleza y la afición al deporte, al ciclismo y la aventura” (Sassi, 1992, 19), así nuestro interés va a radicar en el uso de la bicicleta de montaña como medio de conocimiento del entorno que nos rodea más que como fin en sí misma, por tanto, la orientación estrictamente deportiva de la actividad “que hace de la técnica y el pilotaje su razón de ser”, (Pinos Quílez, 1997, 81) no se va a considerar especialmente.

Se atenderán las rutas de ciclomontañismo con las que se pretende, utilizando dicho vehículo como medio de transporte, conocer y disfrutar del medio natural, evitándose los tramos difíciles (subidas muy duras, bajadas vertiginosas, etc), que requieren de un grado técnico y físico determinado y que, por tanto, no podrán ser salvadas por cualquier usuario.

Así entendidas, las rutas en bicicleta de montaña se van a caracterizar:

- Por ser una *actividad deportiva para todos*: tan sólo basta con ofrecer itinerarios diversos adaptados a diferentes formas físicas y técnicas. En este caso el segmento de la población para el que la práctica es accesible es muy amplio, según Guerin (1993, 7), todos aquellos/as que saben montar en bicicleta (gran parte de la población entre 7 y 77 años).

A esto habría que unir que es una actividad que no necesita un aprendizaje largo, lo cual apoya la idea de que pueda ser demandada y practicada por un público muy

#### IV Congreso Agesport Andalucía

amplio. Por consiguiente, siempre que los itinerarios se adapten al nivel físico y técnico de cada uno, la demanda potencial será muy elevada.

- Por ser *practicada y ofertada en medios naturales diversos y buscar el descubrimiento de los mismos* (el propio diseño de la bicicleta está pensado para recorrer senderos diversos: bosques, senderos montañosos, etc.). De este modo los itinerarios pueden ser trazados en espacios múltiples y variados.

- Por ser una práctica que se puede *realizar durante gran parte del año* desde un punto de vista climático, siendo el tiempo soleado y templado el más adecuado (la región andaluza se presenta como un espacio idóneo para esta práctica al contar con estas características meteorológicas prácticamente durante todo el año).

- Por ser una *actividad de ocio que se puede practicar de manera diversa*: en familia, individualmente, etc.

**Cuadro 1. Principales rasgos de las rutas en bicicleta de montaña según diversos autores**

Autores	Principales rasgos del ciclomontañismo			
	Actividad deportiva	Motivo principal descubrir patrimonio natural	Ofertada a un círculo social amplio	Se puede practicar en cualquier estación
Sassi, A. 1.992	X	X		
Guerin, J-P, 1.993	X		X	X
López Monné, R., 1.999		X		
Pinos Quílez, M., 1.997	X	X		
Ortega, A., 1.992	X	X		

Fte. Elaboración propia a partir de Varios Autores.

Partiendo de este cuadro se podría definir la actividad como aquella en la que, por medio del uso de la bicicleta de montaña, se realiza una práctica deportiva consistente en recorrer itinerarios que permiten descubrir el patrimonio natural.

Es una actividad que se encuentra en continuo auge al igual que el resto de prácticas recreativo-deportivas en la naturaleza, sin embargo, dentro del conjunto de

## IV Congreso Agesport Andalucía

estas actividades, es de las que cuenta con mayor crecimiento potencial. Para corroborar esta apreciación, se ha recogido la comparación realizada por Guerin (1993, 7) entre la práctica de la bicicleta de montaña y otra actividad al aire libre, concretamente el *windsurf*, la cual muestra la potencialidad de esta práctica frente a otras que presentan mayores condicionantes (territoriales, técnicos, etc.):

- En el *windsurf* el segmento potencial de usuarios es más pequeño (hay que saber nadar, no tener miedo al agua, etc.)
- En el *windsurf* la barrera técnica es mayor, se necesita contar con un buen aprendizaje (por ejemplo hacer un curso).
- En el *windsurf* los lugares para practicarlo son menos numerosos y se encuentran bien definidos (planos de agua lo suficientemente grandes y accesibles).
- En el *windsurf* la práctica es exclusivamente individual.
- En el *windsurf* se requieren condiciones meteorológicas muy precisas (escaso viento para el principiante y fuerza 3 ó 4 para el experimentado).

En el caso de las rutas en bicicleta de montaña: el elevado potencial de usuarios, las escasas barreras técnicas de la actividad, los numerosos lugares para practicarlo y las pocas necesidades meteorológicas, determinan su continuo crecimiento, convirtiéndose, junto con las rutas pedestres y ecuestres, en una de las prácticas de ocio en el medio rural más representativas.

### 2. La evolución de la actividad.

Como primer antecedente de las rutas en bicicleta de montaña, hemos de remontarnos a la creación de la bicicleta. Según De Ben Ojea (2001) el celerífero fue el primer invento precursor de la bicicleta actual, construido a finales del siglo XVIII no contaba con pedales ni frenos, mejorándose dicho invento ya en 1818 con el nacimiento de la “draisina” y a mediados del siglo XIX con la “michaulina”. Ya en el siglo XX se difunde un modelo semejante al de la bicicleta actual, convirtiéndose pronto en un medio de transporte muy útil.

El consenso generalizado existente con respecto al nacimiento de la bicicleta no aparece, sin embargo, respecto al origen de la bicicleta de montaña, aunque parece ser que no es “tan reciente como su actual eclosión parece indicar, de este modo si se considera que a principios del siglo XX el estado de los caminos, calles y carreteras era absolutamente desastroso, las bicicletas cumplían en parte el papel de las actuales bicicletas de montaña” (Castillo Lorente, 1995, 1).

Algunos autores como Castillo Lorente (1995), afirman que el nacimiento de las bicicletas de montaña se encuentra en Francia con los “*cyclomuletiers*”, sin embargo, gran parte de los autores -Mugarra, 2000; Biosca, 2000; López Monné, 1999; Alonso, 1999- opinan que el surgimiento de las rutas en bicicleta de montaña tuvo lugar en Estados Unidos a mediados de los años setenta <sup>1</sup>. En esta década las montañas de los alrededores de San Francisco fueron el escenario de los inicios, ya propiamente dicho, de la bicicleta de montaña, otorgándole algunos autores su invento a Charlie Kelly y

<sup>1</sup> Anteriormente a principios de los años treinta, había ciertos carteros americanos que distribuían la correspondencia en unas bicicletas muy robustas por todo tipo de terrenos. Estas bicis “*Aerocycle/excelsior*” fueron las antecesoras de las primeras bicicletas de montaña” (Mugarra, 2.000, 98).

#### IV Congreso Agesport Andalucía

Gary Fisher y dándose la fecha de 1976 como aquella en la que nace oficialmente la bicicleta de montaña a escala mundial (coincide con la carrera Repack).

Rápidamente esta modalidad deportiva se fue extendiendo y pocos años después penetró en Inglaterra, Francia, Suiza, Alemania y prácticamente toda Europa. Según Guerin (1993, 5), en Francia la bicicleta de montaña fue importada desde Estados Unidos en 1983 por Stéphane Hauvette. Desde este momento en el país franco, el desarrollo del ciclismo en general y del ciclomontañismo en particular ha sido espectacular, sobre todo en determinadas regiones: La Loire, los Parques Naturales de Pilat y de Lubéron, Jura, Normandía, etc. Para comprobar esta evolución en positivo experimentada por la actividad, en el cuadro adjunto se recogen una serie de cifras del número de bicicletas de montaña vendidas en Francia entre 1983 y 1991.

**Cuadro 2. Evolución del número de bicicletas de montaña en Francia (1.983-1.991)**

<b>Años</b>	<b>Número de bicicletas de montaña vendidas</b>
1.983	Algunas decenas importadas
1.983-1.986	15.000
1.987	45.000
1.988	180.000
1.989	500.000
1.990	1.200.000
1.991	1.000.000

Fte. Guerin, J-P. (1993): Comment gérer et organiser la pratique du vélo tout-terrain dans les parcs, Ministère de l'environnement, France, p.5.

En el caso de España la nueva modalidad tardó algo más en llegar que a otros países europeos encontrándose la misma, a principios de los años noventa, aún en sus comienzos. En 1.995 los senderos exclusivos para bicicleta eran muy poco numerosos y “los pocos que habían surgían básicamente de la iniciativa privada” (Hernández, 1995, 134), sin embargo, la importancia de la actividad crece de forma continua, por ejemplo, Alonso (1999) indica que en 1998 se vendieron en nuestro país un total de 1800000 bicicletas<sup>2</sup>. Este crecimiento experimentado se ha debido:

- En parte a la “importante labor de promoción y presencia en los medios de comunicación, apoyado por intereses comerciales (fabricantes de bicicletas, empresas de componentes, etc.), y por la voluntad de promocionar los intereses turísticos de montaña en base a los denominados deportes de aventura y con una población que busca nuevas formas de ocio cada vez más activas” (López Monné, 1999, 40).
- Al potencial que posee España para el desarrollo de la actividad, pudiéndose practicar en nuestro país en la mayor parte del territorio y prácticamente durante casi todo el año por la benignidad climática.

<sup>2</sup> Según un artículo de El País, en el 1.995 cada familia occidental contaba con al menos una de estas bicicletas.

## IV Congreso Agesport Andalucía

---

A escala nacional, Cataluña ha sido la región donde mayor desarrollo ha adquirido esta práctica. En esta comunidad surgió en 1999 “el Primer Centro permanente de Bicicleta de Montaña, en el Pla de Martis, cerca de Banyoles, con más de 200 kilómetros de itinerarios señalizados y recorridos específicos de bicicleta de montaña, que van desde rutas para expertos a caminos turísticos para familias. A este centro le seguirán otros repartidos por toda Cataluña emulando la iniciativa que se ha venido realizando en Francia desde 1991 y donde en la actualidad cuentan con más de setenta centros” (Bastart y Navarro, 2000, 11). También el País Vasco y Navarra han sido dos regiones pioneras en el desarrollo de la actividad.

En Andalucía las rutas señalizadas para bicicleta de montaña son prácticamente inexistentes, siendo Jaén y Granada las provincias donde la promoción está siendo más fuerte en este sentido. Así, los Parques Naturales de Cazorla, Segura y las Villas, el de Sierra Nevada (en el cual aparece incluso oferta empresarial orientada específicamente al trazado y explotación de estas rutas para bicicleta) y la zona del Poniente Granadino, es donde se está trabajando de manera más seria en esta línea.

### 3. Tipologías de recorridos.

La mayoría de los itinerarios en bicicleta de montaña planteados, parten de la existencia de un entramado viario tradicional y suscitan la recuperación del mismo. Por medio de estas rutas no se pretende simplemente realizar una práctica física (recorridos de dificultad elevada a salvar en el menor tiempo posible) sino que con ellos se promueve, fundamentalmente, el conocimiento de la naturaleza, de ahí el interés de ofertar itinerarios de escasa dificultad.

Según un estudio realizado por la Agencia Francesa de Ingeniería Turística entre los practicantes de bicicleta de montaña en este país durante los años 1994-1995, las preferencias con respecto a los recorridos están en:

- Itinerarios de corta duración: media jornada o jornada preferentemente, y en menor medida de fines de semana.
- Itinerarios con una distancia óptima inferior a 30 kilómetros.
- Itinerarios que oferten el descubrimiento de zonas naturales y paisajes pintorescos por delante de los lugares y su patrimonio histórico, cultural o arquitectónico.
- 

Los recorridos en bicicleta de montaña son muy diversos en general, apareciendo en medios diferenciados (zonas alomadas, valles, zonas montañosas, etc.) y caracterizándose por contar, normalmente, con vías anchas y contemplar desde las mismas paisajes de calidad.

En bastantes ocasiones y, ante la falta de itinerarios específicos de la disciplina, se han utilizado por parte de los practicantes de bicicleta de montaña los senderos pedestres PR y GR, sin embargo, al estar pensados para ser recorridos a pie, estas rutas pueden generar problemas, por ejemplo, que la altura de las señales no sea la adecuada para el ciclista o que la referencia de las distancias se hayan pensado para los caminantes. Por tanto, la creación de itinerarios específicos será lo ideal para el usuario de la bicicleta de montaña (que va a saber apreciar los circuitos realizados expresamente para su actividad), para quién crea y gestiona los recorridos, y para el

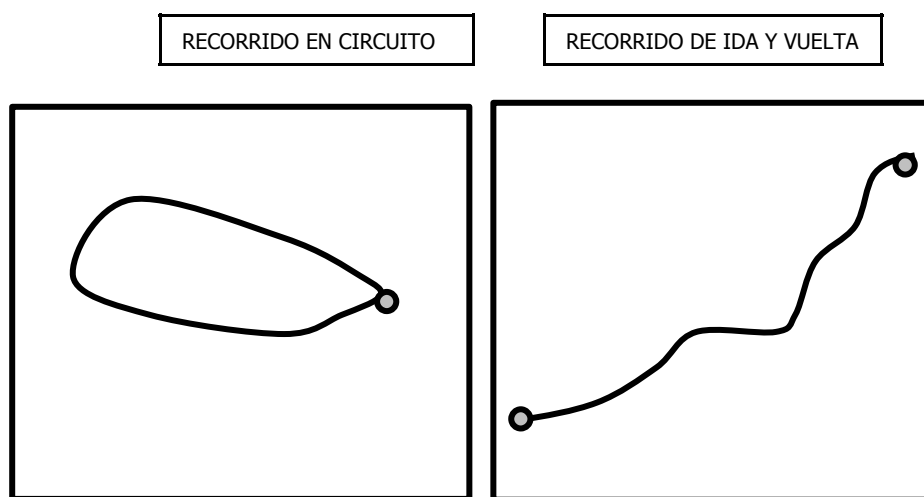
#### IV Congreso Agesport Andalucía

resto de usuarios de los caminos, junto a esto, la aparición de un sistema de señalización propio para cada actividad (rutas a caballo, pedestres, etc.) evitaría la confusión y los conflictos planteados entre los distintos usuarios del viario tradicional.

Los recorridos concebidos específicamente para la práctica de la bicicleta de montaña pueden ser (Cebeira Fernández, 1995, 3):

- Recorridos en circuito: sin pasar dos veces por el mismo sitio.
- Recorridos de ida y vuelta: que son interesantes para grupos muy heterogéneos porque cada uno llega donde quiere o puede y a la vuelta se juntan todos para retornar agrupadamente (figura 1).

**Figura 1. Ejemplo de recorrido de ciclomontañismo en circuito y de ida y vuelta**



Cualitativamente también se pueden diferenciar otros recorridos (Cebeira Fernández, 1995, 3):

- Itinerarios conocidos: en los que se conoce los problemas que plantea el recorrido y no suponen riesgo de pérdida (viajes organizados y clubes).
- Itinerarios desconocidos: en los que para disfrutar de los mismos es necesario disponer de una fuente de información externa lo más detallada posible (cartografía, guías, etc.).
- Itinerarios semidesconocidos: en los que se suele conocer el principio y final pero no la parte principal de la jornada.

Considerando lo hasta aquí referido, los recorridos propuestos deberán contar con una serie de rasgos:

- Deberán ser predominantemente itinerarios circulares porque de este modo se puede conocer una porción de territorio mayor y no son tan monótonos como una ruta de ida y

#### IV Congreso Agesport Andalucía

---

vuelta. Estos son recorridos idóneos para rutas de varios días, surgiendo propuestas en forma de margarita donde cada día es una etapa a un lugar diferente pero siempre se vuelve al mismo punto.

- Ser preferentemente itinerarios de corta duración (media o una jornada) y de escasa distancia (inferior a 30 kilómetros).
- Itinerarios que ofrezcan paisajes de calidad y entornos naturales bien conservados y de interés.
- Itinerarios conocidos que puedan ser ofertados a cualquier tipo de usuario, asegurando que no se presenten problemas para el mismo ni riesgo de pérdida.
- Itinerarios cercanos a núcleos de población o centros que oferten determinados servicios como, por ejemplo, de alojamiento, restauración, etc.; esto es básico en los recorridos itinerantes de tipo lineal en los que en cada punto de destino diario se deben encontrar una buena oferta de servicios al igual que en el punto de llegada general en los “itinerarios-margarita” de varios días.

En Francia el desarrollo de la actividad ha sido indiscutible y la importancia que ha adquirido como práctica de ocio en el medio natural tan sólo es comparable a la que poseen los recorridos a pie (*Randonnée pedestre*). En la actualidad no existe en España un organismo que vele por la “calidad” o el buen trazado de los itinerarios planteados ni que regule los mismos en la línea del organismo francés que posee esta competencia y que lleva a cabo el Plan Interdepartamental de itinerarios de paseos y caminatas (tal vez la Federación Española de Ciclismo podría tomar partida en este asunto<sup>3</sup>). Junto a la aparición de este organismo, aparece en este país un modelo de recorridos caracterizado por la creación de toda una serie de “circuitos BTT” que son “una serie de rutas que se constituyen en base a la red viaria existente de caminos y senderos de poco uso junto a la creación de nuevos senderos y que ocupan entre 200 y 500 kilómetros. Son centros que están en mano de los entes locales que cuando quieren crear un recorrido realizan la petición a la Comisión Nacional de BTT que le da o no el visto bueno” (Hernández, 1995, 134).

---

<sup>3</sup> En este orden de cosas, Víctor Guerra acusa de una falta de política dentro de la Real federación española de ciclismo para crear unos espacios diseñados y normalizados bajo la norma europea para la práctica del ciclomontañismo, también indica la falta de una Comisión que coordine con otros Organismos Federativos y turísticos estas prácticas. Menciona, igualmente la falta de un movimiento en España que aglutine tras de sí a numerosos usuarios de la BTT de cara a la promoción, sensibilización y reivindicación de determinados espacios para esta práctica deportiva.

## IV Congreso Agesport Andalucía

---

El éxito que ha adquirido este modelo en el país vecino anima a que se generen en nuestro país estos circuitos señalizados para bicicleta de montaña que pueden difundir la práctica del ciclomontañismo a la vez que diversificar la oferta turístico-deportiva de los espacios rurales y naturales (como se ha comentado Cataluña está siendo pionera en este campo).

### **4. El viario como soporte de los itinerarios para bicicleta de montaña.**

Los recorridos en bicicleta de montaña, al igual que otras actividades de ocio en el medio rural-natural (senderismo, rutas ecuestres, rutas en vehículos todo terreno, etc.), tienen como soporte para su práctica el viario tradicional, por tanto, para trazar un itinerario de cilomontañismo se parte siempre de caminos preestablecidos (vías pecuarias, sendas, etc.).

El compartir semejante soporte ha generado ciertos problemas de convivencia entre las distintas actividades así, por ejemplo, los caballos son muy sensibles al paso de las bicicletas, el caminante puede asustarse ante la presencia de los animales, etc.; la solución pasa por compartir los recorridos entre los distintos usuarios siguiendo una serie de normas de convivencia o diferenciar las rutas pedestres, las de bicicleta de montaña y las ecuestres (tal y como lo ha planteado Inglaterra).

Al igual que los recorridos pedestres, las rutas de ciclomontañismo parten para su trazado del viario tradicional. Así, la red de caminos rurales, pistas forestales, vías pecuarias, etc., van a servir de base para el diseño de recorridos, siendo el único requisito de los mismos el que posean una anchura determinada y una pendiente aceptable. Las vías asfaltadas se usan en ocasiones como base para la actividad aunque, debido a que los usuarios prefieren firmes de tierra o irregulares, tan sólo se suelen utilizar para conectar varios itinerarios entre sí o para cerrar una ruta concreta, por consiguiente, aunque las vías asfaltadas no son desechadas por el practicante de bicicleta de montaña, las mismas sólo se recorren de manera muy puntual, considerándose la ruta poco atractiva si transcurre prolongadamente por este tipo de viales (sobre todo si la circulación motorizada es muy densa).

#### IV Congreso Agesport Andalucía

---

Guerin (1993) realiza una diferenciación de vías las cuales, según una serie de características pero básicamente por su amplitud, se consideran más o menos idóneas para ser recorridas en bicicleta de montaña. Por ser caminos que pueden asemejarse a los encontrados en nuestro país, se ha considerado de interés recoger la clasificación mencionada (Guerin, 1993, 9):

- *Caminos empedrados*: son grandes caminos revestidos de piedra, de gran amplitud por lo que la practicabilidad es buena.
- *Anchos caminos forestales, pistas de tierra y caminos agrícolas*: son también bastante anchos por lo que la practicabilidad es buena.
- *Caminos agrícolas o forestales menos anchos que los anteriores* (aunque permiten el cruce de bicicletas): practicabilidad de buena a media.
- *Viejos caminos entre muros* (tapias, lindes, etc.): son senderos estrechos que suelen presentar obstáculos por lo que la practicabilidad es de media a difícil.
- *Senderos de mulas o sendas de paso muy reducidas*: presentan muchos obstáculos laterales por lo que la practicabilidad es muy difícil.

De todas esta serie de caminos y para asegurar el trazado conveniente de los recorridos, es interesante contar con información adicional sobre los mismos del tipo: categoría de la vía, propietario de la misma, dominio público o privado, autorización o no a la circulación de vehículos, autorización o no a la práctica de la bicicleta de montaña y legislación y reglamento que regule dicha vía.

A escala regional, concretamente la Comunidad Autónoma andaluza, por medio de la Consejería de Turismo y Deportes, editó en el año 1997 una Guía de Itinerarios para bicicleta de montaña en esta región. En la misma se realiza una catalogación de las vías que son utilizadas para trazar dichos itinerarios. Esta catalogación se realizó según los criterios y experiencia de los redactores del documento, las vías empleadas para el trazado fueron (Consejería de Turismo y Deportes, 1997, 8):

- Carretera Nacional: las cuales sólo se utilizarán para realizar enlaces o en caso inevitable. Están en buen estado.

## IV Congreso Agesport Andalucía

---

- Carretera Comarcal: carreteras de tercer orden, en diferentes estados de conservación en la geografía andaluza, van desde las señalizadas y con líneas de separación en ambos sentidos hasta las de 4 metros o sin asfaltar.
- Carril: suelen contar con buen firme, generalmente grava, en zonas agrícolas se denomina de este modo a tan sólo dos rodadas.
- Camino: “entre los que se utilizan por preferencia o por obligación están las pistas forestales y el viario rural y vecinal, aunque también se puede circular por caminos de anchura inferior, como trochas o caminos ganaderos”(López Monné, 1999, 40).

Los itinerarios planteados en esta guía y, por lo general, utilizan preferentemente caminos y cuando es inevitable pequeños tramos de carreteras.

En conclusión, el viario de mayor aptitud para trazar las rutas para bicicleta de montaña son los caminos tradicionales que cuenten con una anchura considerable (para Bastart y Navarro, para principiantes esta debería ser de 2,5 metros como mínimo). Por ello los caminos tradicionales de escasa amplitud (caminos de herradura, senderos y trochas) son menos idóneos que los caminos ganaderos o vías pecuarias cuya anchura, fundamentalmente en cañadas, cordeles y veredas, les hace ser muy adecuados para la circulación de bicicletas.

### **5. La demanda de la actividad.**

Ya se ha mencionado al analizar los rasgos principales de la actividad, que las rutas para bicicleta de montaña son una práctica que puede ser disfrutada por gran parte de la población (“actividad de ocio para todos”). Esta amplia demanda potencial se ve favorecida por el rápido aprendizaje que plantea la práctica, lo cual supone que gran parte de la población que sepa montar en bicicleta pueda acceder a la misma.

Por consiguiente, los usuarios de los recorridos para bicicleta de montaña van a ir desde aquellos que cuentan con una escasa o nula experiencia, y que por ello demandan rutas de escasa dificultad en las que prima el contacto y el descubrimiento del entorno natural o cultural, hasta practicantes que cuentan con una experiencia muy elevada que buscan itinerarios de elevada dificultad (con gran desnivel, obstáculos,

#### IV Congreso Agesport Andalucía

---

etc.). Por tanto, existen usuarios diferenciados entre los que nos interesa, particularmente, el grueso de la demanda, es decir, aquellos que son practicantes ocasionales, mientras que los practicantes especializados, de volumen muy inferior al anterior, no van a ser de nuestro interés.

El incremento continuo del número de personas que se aproximan a la práctica de la bicicleta de montaña dificulta el poder determinar las motivaciones que llevan a estos practicantes a escoger la misma, éstas pueden ser de muy diverso tipo: nueva forma de conocer el medio natural, realización de una actividad física sana, etc. A escala nacional la dificultad referida se acrecienta, ante la inexistencia de trabajos que analicen la demanda de recorridos en bicicleta de montaña (esto a pesar de que está aumentando por parte de la población española la solicitud de ocio deportivo relacionado con la idea de retorno a la naturaleza). Por el contrario, en Francia donde la actividad cuenta con un desarrollo mayor, determinadas administraciones han realizado estudios que tratan de analizar las motivaciones que llevan a la práctica del ciclomontañismo.

El “Centre National de Ressources du Tourism en Espace Rural”, indicó en 1997 que la principal motivación de los practicantes de bicicleta de montaña franceses para elegir la actividad era la búsqueda del bienestar y de una relación armoniosa con el medio ambiente, siendo estos los valores más importantes para los practicantes considerados “no-deportivos”, es decir, los que usan la bicicleta para paseo y en recorridos de tipo “senderismo” (practicantes que exigirán determinados servicios y equipamientos).

Según si el motivo principal para practicar la actividad es el placer de descubrir la naturaleza, el placer de pilotar el vehículo o el placer deportivo (mantenerse en forma o medirse en competiciones), surge una tipología determinada de usuario que, según la encuesta realizada por la Agencia Francesa de Ingeniería Turística ya referida, presentan comportamientos diferenciados (Centre National de Ressources du Tourism en Espace Rural, 1997, 19):

#### IV Congreso Agesport Andalucía

---

- *Comportamiento “ciclista-solitario”*: es una práctica que se caracteriza por el gusto del esfuerzo en solitario, sin tener ningún contrario.
- *Comportamiento “ciclista-pasión”*: que representa una práctica deportiva y de convivencia con un fuerte empeño participativo y una voluntad de aprovechar al máximo todo lo que aporta la bici.
- *Comportamiento “ciclista-tranquilo”*: que representa el máximo nivel de implicación en el ciclismo de montaña.
- *Comportamiento “ciclista-paseo”*: práctica familiar, no deportiva, más bien individualizada, sin gran interés por informarse más que el privilegio por descubrir lo que le rodea.
- *Comportamiento “ciclista-detente y descubre”*: práctica familiar basada en el descubrimiento de los valores patrimoniales y turísticos, dentro de las mejores condiciones de seguridad.

Estos dos últimos comportamientos son los que nos interesan, sobre todo considerando que un 56% de los practicantes encuestados consideran el placer de descubrir el medio natural que ofrece la actividad como motivo principal para escoger la misma, frente a un 38% que cita en primer lugar la dimensión deportiva de la práctica como motivo fundamental de elección.

Lo hasta aquí recogido, apunta la necesidad de que los itinerarios planteados se localicen en zonas de elevados valores naturales y paisajísticos y con grados de dificultad bajos, para que puedan ser demandados y disfrutados por el grueso de practicantes que buscan con la actividad colmar sus ansias de naturaleza, libertad y descubrimiento.

Al igual que para la valoración cualitativa, para obtener datos cuantitativos de la actividad se han de consultar los resultados de las encuestas realizadas en el país vecino (son muy representativas ya que se estima que en dicho país son más de cuatro millones el número de personas que han utilizado la bicicleta de montaña fuera del medio urbano en alguna ocasión). Estos datos pueden otorgar cierta idea de las características de los

#### IV Congreso Agesport Andalucía

---

demandantes en nuestro país (Centre National de Ressources du Tourism en Espace Rural, 1997, 17):

- El grupo de edad donde aparecen más practicantes de la actividad es el comprendido entre 15 y 34 años.
- La categoría profesional que presenta más practicantes son los cuadros superiores, profesionales intermedios y estudiantes.
- La población con niveles de formación más elevados son los que más practican preferentemente la actividad.

Otra encuesta realizada en el año 1991 en el Parque Natural Regional de Pilat, puede servir para corroborar las ideas expresadas con anterioridad y afirmar algunas nuevas (Guerin, 1993, 6):

- La mayor parte de los encuestados (91%) practican otros deportes junto con los recorridos en bicicleta de montaña.
- Es una actividad que se suele practicar en grupo (71,5%).
- Los recorridos más demandados son los cortos entre 10 y 25 kilómetros, de media o una jornada.
- Es una clientela bastante fiel con una tasa de abandono relativamente baja (25%).
- Entre los practicantes suelen predominar los debutantes y medios (65,30%) frente a los considerados buenos y muy buenos.

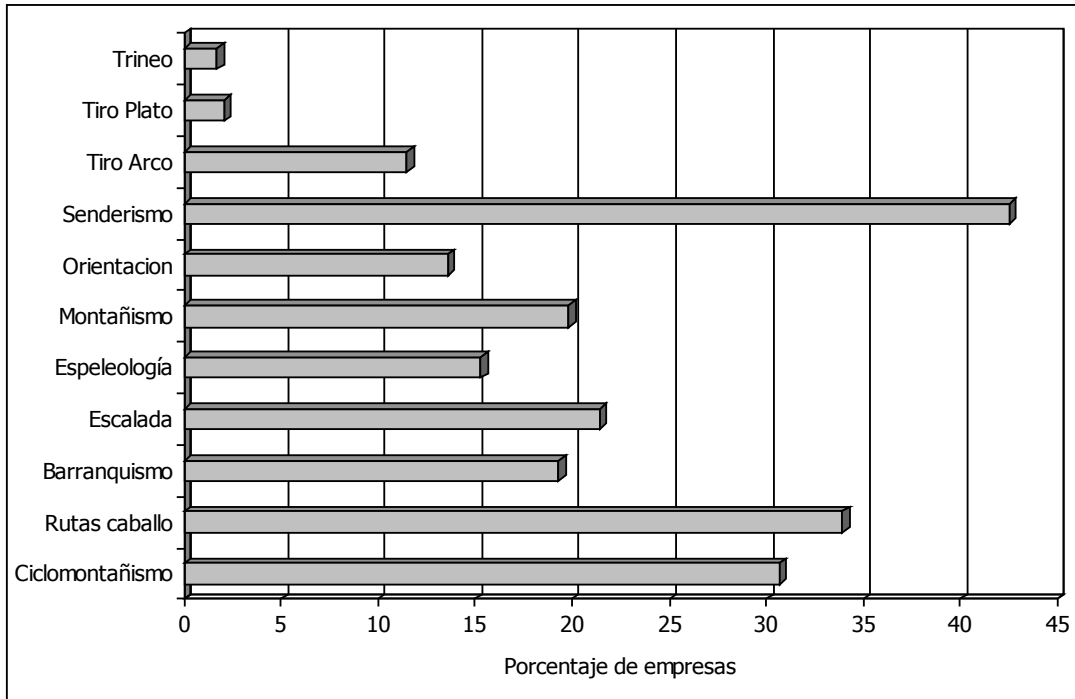
En el caso de España ya se ha mencionado la dificultad de obtener datos sobre la actividad o usuarios de los recorridos de bicicleta de montaña. Cierta idea del aumento de la importancia de la actividad la puede otorgar alguna fuente indirecta, por ejemplo, García Ferrando indicó que en 1985 eran el 18% de los españoles que hacían deporte los que practicaban el ciclismo, incrementándose este porcentaje al 27% en 1995. En consecuencia, se da un aumento espectacular del número de practicantes de ciclismo en los últimos años (considerando que ya en 1993 el 50% de bicicletas que rodaban en Europa eran de montaña, este incremento es extrapolable a la práctica del ciclomontañismo).

Si se considera la oferta de actividades recreativas que realizan las empresas de turismo activo a escala nacional, se puede apreciar como las rutas en bicicleta de

IV Congreso Agesport Andalucía

montaña (junto con las pedestres y ecuestres) son una de las tres prácticas recreativo-deportivas en la naturaleza más ofertadas.

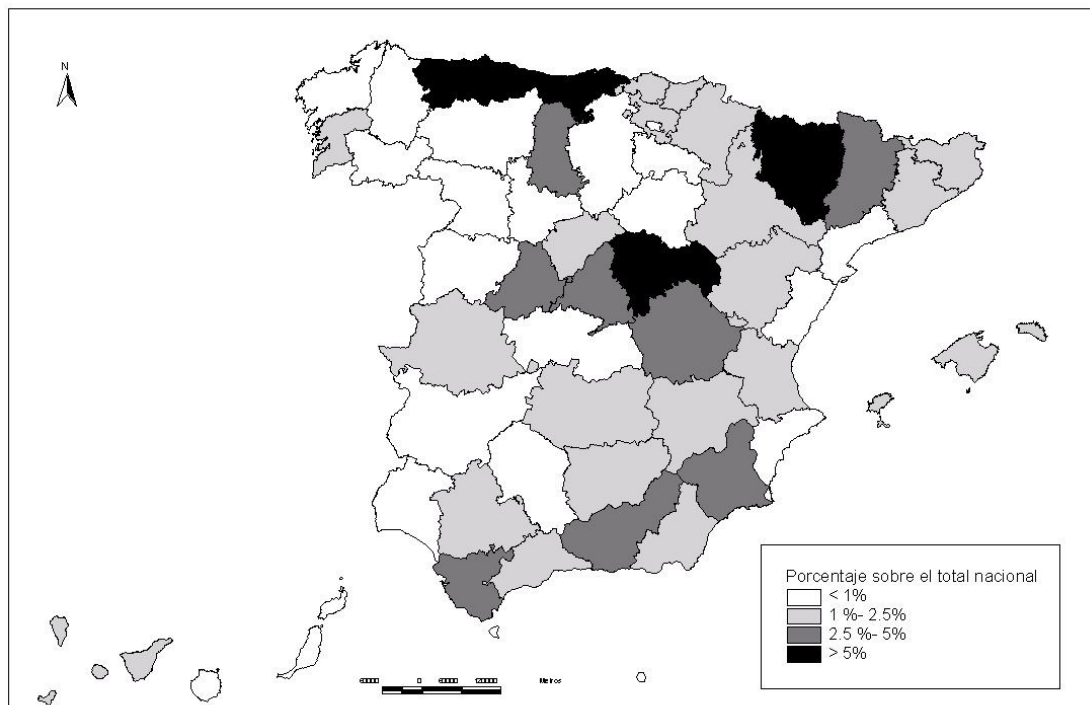
**Figura 2. Porcentaje de empresas de turismo activo españolas que ofrecen actividades recreativo-deportivas en el medio terrestre**



Fte Elaboración propia a partir de Ministerio de Economía y Hacienda, op.cit., 2001.

La representatividad de la actividad también se percibe al comprobarse que en el año 2000 casi todas las provincias españolas contaban con al menos una empresa que ofertara rutas de ciclomontañismo, dándose cierto predominio de las provincias catalanas, Madrid, Asturias, Cantabria y algunas provincias de Castilla la Mancha y Andalucía.

**Figura 3. Distribución de la oferta empresarial de rutas en bicicleta de montaña a escala provincial**



Para Andalucía, al igual que para el resto de España, es muy difícil obtener datos reales de los practicantes de la actividad, sobre todo considerando que la mayor parte de los usuarios de la bicicleta no se encuentran federados (cada cinco practicantes federados aparecen cincuenta que no lo están). Sin embargo, se puede obtener una vaga idea del continuo crecimiento que está experimentando la actividad en nuestra región si se utiliza como fuente indirecta los “Anuarios deportivos andaluces”.

En este caso el número de licencias federativas va a ser una variable poco representativa por el escaso peso que juegan en la actividad, sin embargo, sí que parece interesante contemplar la evolución experimentada por los clubes deportivos de ciclismo en nuestra comunidad, ya que dentro de los mismos se integran los clubes de ciclomontañismo (cuadro 3). A escala regional se aprecia un incremento considerable de un 37% en cuatro años, aumento reflejado en cada una de las provincias, lo cual es indicativo del aumento del interés por la actividad en nuestra región.

#### IV Congreso Agesport Andalucía

**Cuadro 3. Evolución del número de clubes y asociaciones de ciclismo por provincia/año en Andalucía (1997-2000)**

Provincia	Número de clubes y asociaciones			
	1997	1998	1999	2000
Almería	38	47	48	51
Cádiz	45	53	56	60
Córdoba	45	51	52	55
Granada	80	100	104	114
Huelva	12	17	19	21
Jaén	46	61	63	63
Málaga	73	81	84	86
Sevilla	53	71	74	88
Total	392	481	500	538

Fte. Elaboración propia a partir de Consejería de Turismo y Deportes, op.cit., 2002.

#### **6. Las rutas en bicicleta de montaña como actividad turística y elemento de desarrollo local.**

En las zonas rurales han surgido nuevos agentes interesados en la creación de senderos para ofertar actividades recreativas (escuelas-taller, casas de oficio, etc.), al igual que nuevas fuentes de financiación: Programas LEADER, Ayuntamientos, Diputación, etc. En opinión de López Monné (1999, 242) esta incorporación de la Administración y nuevos agentes ha venido condicionada por el interés por la promoción y el fomento del turismo rural, y por la tímida revalorización de antiguos caminos como exponente del patrimonio histórico y cultural rural, como un recurso turístico.

El ciclomontañismo puede llegar a convertirse, de este modo, en un elemento más de los que conforman el producto turístico rural y ayudar a fomentar el desarrollo de las zonas de interior ya que, al suponer un atractivo añadido para visitar éstas áreas, puede traer consigo cierto crecimiento. Sin embargo, para que esta actividad pueda

#### IV Congreso Agesport Andalucía

---

llegar a impulsar económicamente un espacio, hay que dotarla de unos servicios de calidad (hospedaje, restauración, guías, etc.) que atraigan a un posible visitante.

En la línea de apoyo al acondicionamiento de los senderos aparecen en los últimos años un aumento de las iniciativas públicas a escala nacional y así, según López Monné en el programa LEADER I, de los cincuenta y dos grupos de acción local españoles, un 31% de los mismos incluyeron entre sus programas de actuaciones alguna directamente relacionada con senderos y actuaciones senderistas (acondicionamiento de senderos, elaboración de guías, etc.). Sin embargo, a escala andaluza éstas actuaciones han sido mínimas y de los dieciséis grupos de acción local que llevaron a cabo estas prácticas ninguno era andaluz, de igual modo de los 319 proyectos acogidos a la medida 3 de “apoyo al turismo rural” en nuestra comunidad, sólo un 5% respondían a iniciativas de oferta complementaria, de las cuales las referidas concretamente a restauración de caminos o a señalización senderista eran muy escasas, por tanto, escasas actuaciones y, las existentes, básicamente orientadas al senderismo.

Está claro que cualquier proyecto de desarrollo rural (incluido el trazado y mantenimiento de rutas de diverso tipo: senderistas, ciclomontañismas, a caballo, etc.) debe ponerse en marcha por los habitantes de un espacio, ya que estas actividades pueden generar unos ingresos que deben beneficiar a dicha población. En el caso del ciclomontañismo, los beneficios mencionados se relacionan con la posibilidad que tiene la actividad de ayudar a crear, dentro de estas zonas rurales, productos turísticos diversificados (deporte-naturaleza-cultura) y hacerlos más atractivos.

Por consiguiente, el ciclomontañismo va a ser considerado, además de cómo una actividad deportiva, física-ambiental, etc., como una actividad turística. Por la ligazón que establece entre conceptos tan dispares como deporte, naturaleza o ruralidad, es difícil su inclusión en una tipología turística determinada, de este modo hay autores que la introducen como una actividad más dentro de las que conforman el producto de *turismo rural*, otros la incluyen como una práctica de *turismo de aventura* (por ser una práctica deportiva que se realiza en el entorno natural y porque trae consigo cierta idea

#### IV Congreso Agesport Andalucía

---

de emoción en el descubrimiento del medio natural y cultural) y otros se refieren a ella como una práctica de *turismo alternativo* (la incluirían aquellos que entienden este tipo de turismo como aquel donde las prácticas son compatibles con los valores sociales, naturales y comunitarios de un espacio). Sin embargo, en opinión de algunos autores, resulta inadecuado reetiquetar esta práctica con los conceptos de aventura (ya que la misma carece del elemento motivador principal en estas prácticas que es la búsqueda del riesgo) o alternatividad.

Para que los recorridos en bicicleta de montaña formen parte de un producto turístico rural, deben unirse a otra serie de elementos o servicios con el fin de ser promocionados conjuntamente (servicios como alojamiento, restauración, transporte, otras actividades complementarias, etc.). Dentro de esta serie de servicios, la oferta complementaria está adquiriendo cada vez mayor interés al incrementarse, por parte de los turistas, la demanda de actividades que le permitan conocer el entorno y disfrutar de los valores naturales y culturales del mismo.

En consecuencia, la creación de un producto turístico basado en rutas de bicicleta de montaña necesita en primer lugar de una buena interconexión con el resto de elementos que conforman un producto turístico en general, al igual que necesita conocer el mercado potencial con el que va a contar: segmento de demanda a captar, conocer las expectativas de estos potenciales usuarios con relación a la actividad (deportivas o culturales), conocer el nivel de dificultad que se considera aceptable, estimar el precio que se está dispuesto a pagar por el producto, etc. (López Monné, 1999, 259).

En resumen, los itinerarios de ciclomontañismo pueden convertirse en un elemento más dentro de los que conforman un producto turístico rural, fomentando la diversificación del mismo. De este modo y, de manera conjunta a la recuperación del viario tradicional y a la promoción del medio natural y humano atravesado, puede ayudar a potenciar el desarrollo de determinadas economías locales gracias a la oferta

## IV Congreso Agesport Andalucía

---

de servicios diversos. No obstante, en nuestro país actualmente esta práctica no es soporte de actividades turísticas en el propio sentido de la palabra debido, en gran medida, a su desarrollo reciente y al escaso apoyo prestado a la misma por determinados entes públicos y privados. A pesar de esto, es una actividad que posee bastantes posibilidades en la línea de oferta de alojamientos especializados, servicios específicos para la actividad (transporte de equipajes, talleres de reparación, etc.), etc. Hoy día se presenta como una actividad complementaria más dentro de las nuevas ofertas de ocio existentes en el mundo rural y, para que pueda llegar a generar por sí misma un producto turístico, queda aún bastante por recorrer (en principio es básico que las rutas cuenten con una buena señalización y a posteriori con una adecuada promoción a escala local, comarcal o provincial).

En esta línea es interesante analizar de nuevo el caso francés ya que este es un país con una tradición mucho mayor que la nuestra en la práctica del ciclomontañismo. A pesar de contar con mayor experiencia, en Francia la práctica aún no se ha convertido en un verdadero soporte de actividades turísticas, sin embargo, el país galo considera que los recorridos en bicicleta de montaña pueden apoyar el desarrollo turístico de un área en un triple vertiente (Guerin, 1993, 24):

### **a. Diversificando la oferta complementaria del medio rural**

En zonas que cuenten con una elevada demanda potencial (espacios naturales de calidad, áreas próximas a grandes aglomeraciones de población, etc.), la actividad debe plantearse ofertando una amplia gama de itinerarios y servicios que puedan ser disfrutados tanto por los iniciados como por los no iniciados en la actividad (servicios de alquiler de bicicletas, de arreglo de las mismas, de guías, de hospedaje, etc.).

Como puntos básicos de esta oferta se deben considerar la aparición de: buenos puntos de información para atender al cliente, un buen mantenimiento de los circuitos (sobre todo los más fáciles orientados a los iniciados) y una buena gama de servicios anexos completos y de calidad (básicos para la fidelización de la clientela sobre el espacio o la actividad).

## IV Congreso Agesport Andalucía

---

Esta oferta de servicios puede llegar a beneficiar a la población local e incluso, en determinados espacios turísticos (por ejemplo en zonas especializadas en la oferta de esquí en invierno), puede ayudar a romper la estacionalidad (complemento verano-invierno/ciclomontañismo-esquí).

### **b. La práctica de la bicicleta de montaña como destino principal de un producto turístico**

Las rutas en bicicleta de montaña pueden llegar a convertirse en el elemento más importante de un destino turístico. Dentro de esta tipología aparecen dos posibilidades:

- *Creación de zonas simbólicas de bicicleta de montaña*, que deben surgir donde el relieve y el medio presenten condiciones óptimas. Existen dos opciones posibles:

- Bicicleta de montaña de descenso: donde se necesita un acondicionamiento complejo (remontes mecánicos obligatorios) y toda una serie de elementos anexos (protección, etc.).

- Bicicleta de montaña como recorridos deportivos de descubrimiento: ofertándose casi obligatoriamente dentro de sectores montañosos para casar bien con la imagen de bicicleta de montaña. Estos lugares deben convenir a la práctica de los iniciados (gente con experiencia) ya que estos son el blanco de clientela prioritaria, debiendo quedar muy satisfechos con el producto porque son el mejor medio de comercialización del mismo (“boca a boca”).

Estos espacios deben contar con una completa gama de itinerarios (en cantidad y grados de dificultad).

- *La bicicleta de montaña como soporte de recorridos itinerantes*: este tipo de recorridos deben apoyarse sobre una red de alojamiento susceptible de satisfacer a estos adeptos (hoteles rurales, “*gîte d'étape*” o campings). Los clientes son aquí de tipo medio y cuentan con un mínimo de práctica en bicicleta de montaña. Para esta demanda se plantea como básica, por un lado la creación de topoguías que describan los itinerarios y, por otro, la creación de itinerarios bien adaptados, no muy técnicos (evitando los pasajes muy difíciles o carreteras ya que los ciclistas portan cargas). El producto se basa en tres elementos:

- El concepto de “etapa” que aúna el interés turístico y la práctica de ciclismo de montaña.

## IV Congreso Agesport Andalucía

---

- La calidad del alojamiento.
- La calidad de la topoguía.

Los alojamientos deben ofrecer una serie de servicios complementarios (recambio de piezas, envío de ropa, etc.) y se deben prever etapas diarias entre 25 y 35 kilómetros de fácil acceso para todos los practicantes.

El interés de esta propuesta sirve para generar una nueva clientela para los alojamientos turísticos rurales y para descubrir determinados sectores de una región que a pie pueden resultar monótonos y sin interés, por tanto, pueden servir para potenciar el desarrollo local y descubrir el medio rural.

### **c. La bicicleta de montaña como elemento básico de un “forfait” turístico**

Es difícil comercializar un “forfait” apoyado únicamente en la práctica del ciclismo de montaña. Han surgido en Francia algunas iniciativas pero pocas han tenido éxito.

De esta serie de propuestas y, ante la escasa experiencia en el trazado y explotación turística de la actividad en nuestro país, se plantea como paso inicial el que aparezca la actividad como elemento diversificador de la oferta de ocio en el medio rural para, seguidamente, poder pasar a ofertar la bicicleta de montaña como soporte de recorridos itinerantes. Las otras tipologías: creación de zonas simbólicas para la práctica de la bicicleta de montaña y oferta de “forfaits” turísticos basados en la misma, aún están muy lejos de ofertarse y promocionarse tanto a escala nacional como en la región andaluza.

## **7. BIBLIOGRAFÍA**

- ALONSO, J.J. (1995): *Cien rutas en bicicleta de montaña por la naturaleza española*, Guías Espasa, Madrid.
- ALONSO, J.J. (1999): *Manual de Cicloturismo*, Manuales Grandes Espacios, Desnivel, Madrid.
- BASTART, J. y NAVARRO, X. (2000): *Guía de los deportes de Aventura*, Cúpula, Barcelona.

#### IV Congreso Agesport Andalucía

---

- BENAYAS DEL ÁLAMO, J. (Coord.) (2000): *Manual de buenas prácticas del monitor de naturaleza: espacios naturales protegidos de Andalucía*, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía, Sevilla.
- BIOSCA, C. (2000): *Bicicleta de Montaña*, Edimat, Madrid.
- CASTILLO LORENTE, E. (1995): “Bicicleta de Montaña”, *Primeras Jornadas sobre deporte y naturaleza*, IAD, Junta de Andalucía (inédito).
- CEBEIRA FERNÁNDEZ, J. (1995): “El cicloturismo: una alternativa de viaje”, *Primeras Jornadas sobre deporte y naturaleza*, IAD, Junta de Andalucía (inédito).
- CEBEIRA FERNÁNDEZ, J. (1997): “La bicicleta de montaña: supervivencia y autosuficiencia”, *Primeras Jornadas sobre turismo deportivo en el ámbito rural*, IAD, Jaén (inédito).
- CENTRE NATIONAL DE RESSOURCES DU TOURISM EN ESPACE RURAL (1997): *Cyclotourisme et vélo loisir en milieu rural*, Cossier de Synthèse, 23, Centre National de Ressources, Paris.
- CETURSA, SIERRA NEVADA (1998): *Libro de rutas de bicicleta de montaña y senderismo en Sierra Nevada*, CETURSA, Granada.
- CLAVERO TOLEDO, J.L. y ROMERO SILVA, J.C. (2000): *Sendas y caminos por los campos de la Axarquía: guía de sus más bellas excursiones a pie y en bicicleta de montaña*, Clave, Málaga.
- CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (2001): *Plan de Recuperación de las Vías Pecuarias Andaluzas*, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTES (1997): *120 itinerarios por Andalucía en bicicleta de montaña*, Turismo Andaluz, Junta de Andalucía, Málaga.
- CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE (2002<sup>4</sup>): *Anuario deportivo de Andalucía*, Instituto Andaluz del Deporte, Consejería de Turismo y Deporte, Junta de Andalucía, Sevilla.
- DE BEN OJEA, D. (2001): “Biciexcursionismo y bicicleta todo terreno” en VVAA: *Deporte y naturaleza: el impacto de las actividades deportivas y de ocio en el medio natural*, Talasa, Madrid, 11-20.
- DELGADO, M.A. y GARCÍA ÁVILA, J. (1991): *Bicicleta de Montaña: 25 itinerarios por la Comunidad de Madrid*, Penthalon, Madrid.

---

<sup>4</sup> Se han consultado además todos los Anuarios publicados desde el año 1997.

#### IV Congreso Agesport Andalucía

---

- DELORE, M. (1986): *Cyclisme de loisir et cycloturisme*, Amphora, Paris.
- DIPUTACIÓN DE BARCELONA (1998): *Estudi sobre la pràctica sostenible de l'esport en el medi natural*, Diputación de Barcelona, Barcelona.
- GARCÍA ÁVILA, J. y DELGADO, M.A. (1991): *Bicicleta de Montaña: Manual práctico*, Penthalon, Madrid.
- GLASKIN, M. y TORR, J. (1991): *Mountain Bike: recreación, aventura y competición*, Hispano Europea, Barcelona.
- GUERIN, J-P. (1993): *Comment gérer et organiser la pratique du vélo tout-terrain dans les parcs*, Ministère de l'environnement, France.
- HERNÁNDEZ, M. (1995): "Senderos deportivos: ciclismo", *Jornadas de senderismo y desarrollo turístico: planificación y señalización*, Fundación Caja Rioja Logroño, Logroño.
- HINAULT, B. y HENNET, P. (1989): *Veló tout terrain: decouverte, technique, pratique*, Robert Laffont, Paris.
- LÓPEZ MONNÉ, R. (1999): *Senderisme: camyns y senyals*, Arola, Tarragona.
- MARTÍNEZ, A. (1990): *Ciclismo de montaña*, Adolfo Martínez, Bilbao.
- MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA (2001): *Guía de turismo activo, 2001*, Ministerio de Economía y Hacienda, Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y PYME, Dirección General de turismo, FITUR, Madrid.
- MUGARRA, A. (2000): *Sin dejar huella: en busca de la armonía entre el medio y las actividades de aventura*, Manuales Grandes Espacios, Desnivel, Madrid.
- OLSEN, J. (1991): *Aventuras deportivas en Mountain Bike*, Tutor, Madrid.
- ORTEGA, A. (1992): *Rutas BH de Mountain Bike (Granada)*, Tutor, Madrid.
- PINOS QUÍLEZ, M. (1997): *Guía práctica de la iniciación a los deportes de naturaleza*, Gymnos, Madrid.
- SASSI, A. (1992): *Mountain Bike: de la A a la Z*, Tutor, Madrid.
- VALLI Y BOU (1991): *Escuela de Mountain Bike*, Tutor, Madrid.
- VELA TORRES, A. y RAMOS GONZÁLEZ, J.M. (1994): *Rutas en bicicleta por las sierras de Málaga*, Printel, Málaga.
- VVAA (1995): *Manual Ecotrans para la mejora de la calidad ambiental de las actividades recreativas en la naturaleza*, Ecotrans, Turespaña, Madrid.